

Michał Konopka¹

Swobody jednolitego rynku a nowe przepisy UE dotyczące przewoźnika drogowego

Wstęp

Wspólnota Europejska jako organizacja ponadnarodowa opiera się na ściśle określonych zasadach, które leżą u podstaw jej założenia. Jednymi z fundamentalnych wyżej wymienionych celów organizacji są harmonijny, zrównoważony rozwój działań gospodarczych, trwałe i nieinflacyjny wzrost, wysoki stopień konkurencyjności oraz podnoszenie poziomu i jakości życia społeczeństw krajów zrzeszonych². Powyższe cele nie stanowią tylko ogólnikowych zapisów, lecz są podstawą do tworzenia nowych przepisów prawnych i ich interpretacji. Nowe przepisy Unii dotyczące zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych również podlegają wspomnianemu reżimowi. Treść nowych uregulowań rodzi jednak pewne wątpliwości wśród znacznej części przewoźników, które sprowadzają się do krytyki niektórych zapisów jako niezgodnych z zapisami traktatów założycielskich Unii. Niniejszy artykuł stanowi analizę wspomnianej problematyki przeprowadzonej w oparciu o dostępną literaturę przedmiotu.

Podmiotowość prawna Unii Europejskiej

Wspólnota Europejska jako organizacja ponadnarodowa dysponuje szerokim wachlarzem kompetencji w ramach których realizowane są długofalowe plany i cele Unii Europejskiej. W wyniku przekazania przez państwa członkowskie szeregu kompetencji suwerennych na rzecz Wspólnoty powstała organizacja posiadająca:

- własną autonomię sądową w postaci organu sądowego, którego jurysdykcja jest obligacyjna na terenie państw członkowskich,
- autonomię finansową w postaci własnych źródeł dochodu (np. cła),

- kompetencje prawotwórcze sytuujące normy prawa wspólnotowego przed normami prawnymi ustawodawstw krajowych.³

Wyżej wymienione cechy decydują o wyjątkowej specyfice Unii Europejskiej wyodrębniając ją od innych organizacji międzynarodowych. Z powyższego wynika zatem, że Unia Europejska wykracza poza tradycyjnie rozumiane prawo międzynarodowe regulujące stosunki między państwami, ponieważ stanowiąc przez nią normy dotyczą bezpośrednio nie tylko samych państw, lecz także ich obywateli.

Poddając analizie przekazywanie kompetencji suwerennych przez poszczególne państwa członkowskie na rzecz Wspólnoty można stwierdzić, że we wszystkich przypadkach nastąpiło to w wyniku zmiany przepisów konstytucyjnych. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej w art.90 stanowi, że Rzeczpospolita Polska może na podstawie umowy międzynarodowej przekazać organizacji międzynarodowej lub organowi międzynarodowemu niektóre kompetencje władzy państwowej. Zgodnie natomiast z art.91 ust.3 ustawy zasadniczej prawo stanowiąc przez takie organizacje jest stosowane bezpośrednio i ma w przypadku kolizji pierwszeństwo przed ustawami.⁴

Wspomniana wyżej zasada prymatu prawa wspólnotowego nad prawem wewnętrznym jest ściśle związana z zasadą bezpośredniego obowiązywania i bezpośredniej skuteczności norm wspólnotowych nad krajowymi. Oznacza to, iż przepisy prawa wspólnotowego mogą być stosowane niezależnie od norm prawa krajowego, a obywatele mogą powoływać się na nie w postępowaniu przed sądami powszechnymi.

Cele Unii Europejskiej

Wspólnota Europejska jako specyficzna organizacja ponadnarodowa, która dysponuje kompetencją do stanowienia prawa stworzyła określony system prawny zwany *acquis communautaire*, na który składają się akty prawa pierwotnego oraz

¹ dr Michał Konopka, Politechnika Częstochowska, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego Wydział Zarządzania

² Cieśliński A., Wspólnotowe prawo gospodarcze, tom 1 – Swobody rynku wewnętrznego. 2 wyd. C.H.Beck, Warszawa 2009

³ Czapliński W., Zarys prawa europejskiego, Helsińska Fundacja Praw Człowieka, Warszawa 2007

⁴ Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 319 z późn. zm.)

akty prawa wtórnego. Na prawo pierwotne składają się przede wszystkim Traktaty założycielskie Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali z 18 kwietnia 1951 r., Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej z 25 marca 1957 r., Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej z 25 marca 1957 r. oraz Traktat o utworzeniu Unii Europejskiej z 7 lutego 1992 r. Są to akty prawne mające charakter umów międzynarodowych zawieranych między suwerennymi państwami na mocy Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów z 1969 r. Zważywszy na powyższe, ww. normy mogą być anulowane wyłącznie w takim samym trybie. Normy prawa wtórnego to natomiast wszystkie akty prawne wydawane przez instytucje Wspólnoty Europejskiej takie jak np. Komisja Europejska czy Parlament Europejski. Normy prawa pierwotnego mają prymat nad aktami prawa wtórnego przejawiający się w założeniu, iż każdy akt prawa wtórnego musi mieć swoją podstawę prawną w normie prawa pierwotnego. Zatem normy prawa wtórnego stanowią swego rodzaju rozwinięcie aktów prawa pierwotnego oraz zawierają jego interpretację.

Fundamentalne cele i wartości Unii Europejskiej zawarto zatem w aktach prawa pierwotnego w szczególności w art.2 TWE⁵, który stanowi, że celami Wspólnoty są:

- wspieranie rozwoju i stabilizacji gospodarczej państw Wspólnoty poprzez stworzenie wspólnego rynku oraz ustanowienie unii gospodarczej i walutowej,
- wzrost poziomu życia społeczeństw,
- zacieśnianie współpracy między państwami członkowskimi.

Wymienione wyżej cele powinny zostać osiągnięte poprzez realizację zasad swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, a także swobodę przedsiębiorczości. Realizacja powyższych postulatów wymaga stworzenia wspólnego, wewnętrznego rynku, który zapewniłby odpowiednią przestrzeń gospodarczą. Można zatem uznać, iż stworzenie jednolitego rynku stanowi narzędzie służące realizacji fundamentalnych celów Wspólnoty i jest gwarancją głębszej integracji między państwami członkowskimi.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

Transport jest bardzo często zwany „krwioobiegiem gospodarki” co sytuuje go w gronie najbardziej istotnych gałęzi gospodarki poszczególnych krajów. Świadome tego znaczenia organy de-

czyjne Wspólnoty poświęciły transportowi wiele miejsca w przepisach prawa pierwotnego w szczególności w cytowanym już Traktacie o utworzeniu Unii Europejskiej. Transport w przepisach wspólnotowych został wyodrębniony jako specyficzna i niezwykle istotna gałąź gospodarki, której poświęcono w Traktacie osobny tytuł. Wyżej wymieniony stan daje podstawę do twierdzenia, iż można tu mówić o działalności specyficznej, regulowanej nie podlegającej reglamentacji ogólnych przepisów dotyczących swobody podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej. Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy jest art.58 Traktatu o funkcjonowaniu UE⁶ (dawny art.51 TWE), który stanowi, że swoboda przepływu usług w dziedzinie transportu jest regulowana postanowieniami tytułu VI – transport, co niewątpliwie wyklucza możliwość stosowania przepisów usługowych w analizowanym zakresie.

Unia Europejska przewiduje stosowanie wspólnej polityki transportowej, której głównymi założeniami są:

- wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium Państwa Członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby państw członkowskich;
- warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu krajowego w Państwie Członkowskim;
- środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu;
- wszelkie inne potrzebne przepisy.⁷

Należy zaznaczyć jednak, iż zakres przedmiotowy powyższej polityki ograniczony został w samym traktacie do transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego. Transport morski i lotniczy regulowany jest przepisami prawa wtórnego i nie ma swego odzwierciedlenia w przepisach traktatowych. Nie oznacza to oczywiście rezygnacji przez Unię z możliwości wpływania na kształt dwóch ostatnich gałęzi transportu, ale w znaczny sposób zmienia sytuację prawną wyżej wymienionych gałęzi. Oznacza to, że organy wspólnotowe dysponujące kompetencjami prawotwórczymi nie są ograniczone ustaleniami Traktatu i w omawianym zakresie cieszą się większą swobodą legislacyjną. Analizowane wyłączenie dwóch wspomnianych gałęzi z regulacji traktatowej skutkuje także słabszą integracją państw członkowskich w zakresie warunków wykonywania swojej działalności, brakiem unifikacji w dostępie do zawodu itd.

Przepisy traktatowe w zakresie transportu kładą duży nacisk na potrzebę obniżenia kosztów

⁵ Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską z 25 marca 1957 r. Dz. U. Z 2004 r. Nr 90, Poz. 864/2

⁶ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej Nr 115, 9.5.2008

⁷ Art.91 (dawny art.71 TWE)

w transporcie. Przykładami są art. 94 (dawny art. 74 TWE) zgodnie z którym środki określające stawki i warunki wykonywania usług transportowych powinny uwzględniać sytuację gospodarczą przewoźników oraz art. 97 (dawny art. 77 TWE) stanowiący, że opłaty i należności pobierane w związku z przekraczaniem granic powinny ulec obniżeniu. Bardzo silnie w Traktacie uwidoczony jest także zakaz dyskryminacji w zakresie działalności transportowej i wspierania lub ochrony konkretnych przedsiębiorstw w imię partykularnych interesów poszczególnych państw.

Podsumowując ten wątek należy uznać, iż w zakresie działalności transportowej nie mają zastosowania ogólne swobody stanowiące fundament jednolitego rynku. Traktat w art. 91 (dawny art. 71 TWE) postuluje jedynie wprowadzenie wspólnych reguł wykonywania transportu międzynarodowego co nie jest równoznaczne z liberalizacją odpowiednich przepisów. Możliwe jest zatem wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm w zakresie wykonywania działalności transportowej, co w konsekwencji może ograniczyć możliwości przewoźników w zakresie wykonywanej przez nich działalności oraz utrudnić dostęp do zawodu. Taka sytuacja stałaby niewątpliwie w sprzeczności z forsowaną w traktatach założycielskich swobodą przedsiębiorczości.

Jak już wspomniano traktaty założycielskie Unii Europejskiej z uwagi na swą doniosłość i podstawę prawną mogą być traktowane przez organy wspólnoty jak normy konstytucyjne, należy jednak pamiętać, iż to organy Unii w przepisach rozporządzeń, dyrektyw i wyroków Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dokonują legalnej interpretacji ww. norm. Przedmiotem tego artykułu jest analiza nowych przepisów wspólnotowych w zakresie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego oraz zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych w kontekście fundamentalnych swobód jednolitego rynku.

Dnia 21 października 2009 r. doszło do uchwalenia pakietu rozporządzeń unijnych wprowadzających istotne zmiany w funkcjonowaniu i dostępie do rynku przewozów drogowych na terenie Wspólnoty⁸. W skład pakietu weszły 3 rozpo-

ządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, które zaczną obowiązywać od 4 grudnia 2011 r. Artykuł zawiera analizę dwóch z nich z wyłączeniem rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych.

Nowelizacja przepisów wprowadza nowe wymogi w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych. Wykonywanie wspomnianej działalności będzie wymagało posiadania licencji wspólnotowej oraz świadectwa kierowcy - w przypadku kierowców z państw trzecich. Licencja wspólnotowa ma być wydawana przez uprawnione organy państw członkowskich wszystkim przewoźnikom, którzy spełnią 2 warunki:

1. Mają siedzibę w państwie członkowskim.
2. Są uprawnieni w państwie członkowskim siedziby do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego towarów.⁹

Licencja ma być wydawana na czas określony nie dłuższy niż 10 lat z możliwością jej przedłużenia. Oryginał ww. dokumentu ma być przechowywany w siedzibie przewoźnika, a jego uwierzytelniony wypis w każdym z pojazdów należących do przewoźnika.

Kolejnym niezbędnym dokumentem jest świadectwo kierowcy, które podobnie jak licencja wspólnotowa wydawane jest przez uprawnione organy państw członkowskich tym przewoźnikom, którzy:

- są posiadaczami licencji wspólnotowej oraz
- legalnie zatrudniają kierowców będących obywatelami państw trzecich.

Świadectwo wydawane jest na wniosek posiadacza licencji, jednak odwrotnie jak w przypadku licencji wspólnotowej oryginał świadectwa pozostaje w dyspozycji kierowcy, a uwierzytelniony wypis w siedzibie przewoźnika. Świadectwo wydawane jest na czas określony nie dłuższy niż 5 lat. Zarówno licencja wspólnotowa jak i świadectwo kierowcy mogą zostać w świetle analizowanych przepisów cofnięte przez właściwe organy w sytuacji gdy przewoźnik przestanie spełniać warunki określone dla ich wydania.

Niezależnie od ograniczeń wynikających z obowiązku uzyskania dokumentów uprawniających do wykonywania przewozów drogowych wprowadzone zostały nowe, bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące zasad i warunków funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w Unii. W myśl art.3 rozporządzenia Parlamentu Europej-

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L.2009.300.51).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U.U.E.L.2009.300.72).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów autokarowych i autobusowych (Dz.U.U.E.L. 2009.300.88).

⁹ Art.4 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U.U.E.L.2009.300.72).

skiego i Rady (WE) nr 1071/2009¹⁰ każdy przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego powinien spełniać 4 wymogi:

- posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich,
- dobra reputacja,
- odpowiednia zdolność finansowa,
- posiadanie wymaganych kompetencji zawodowych.

Posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich oznacza główne i stałe miejsce wykonywania działalności gospodarczej. Sprowadza się to do przechowywania w niej dokumentów księgowych, akt pracowników oraz innych dokumentów wydawanych w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej. W rozumieniu art.5 ww. rozporządzenia spełnienie wymogu stałej siedziby uzależnione jest także od dysponowania co najmniej 1 pojazdem przy użyciu którego działalność prowadzona jest w sposób rzeczywisty i ciągły. Sporym utrudnieniem dla niektórych przedsiębiorstw może okazać się także wymóg posiadania bazy eksploatacyjnej, będącej w myśl zapisów rozporządzenia nieodłącznym elementem siedziby przedsiębiorstwa.

Kolejną wymaganą cechą unijnego przewoźnika jest dobra reputacja. W myśl obowiązujących przepisów powinien się nią cieszyć nie tylko sam przedsiębiorca ale także zarządzający transportem. Dobrą reputację wykluczają skazujące wyroki sądu orzeczone za przestępstwa z zakresu prawa handlowego, prawa o ruchu drogowym, prawa upadłościowego, ale także dotyczące odpowiedzialności zawodowej, handlu ludźmi i narkotykami. Co ważne wymóg dobrej reputacji uzależniony jest także od sankcji administracyjnych wydanych przez właściwe organy administracyjne w ww. sprawach. Swobodny dostęp w omawianym zakresie do zawodu przewoźnika drogowego ma gwarantować wyciąg z rejestru karnego lub podobny dokument wydawany przez organ sądowy lub administracyjny państwa członkowskiego. W przypadku natomiast braku możliwości wydania ww. dokumentu z powodów proceduralnych rozporządzenie dopuszcza nawet poświadczony notarialnie uroczyste oświadczenie przewoźnika.

Kolejnym warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika drogowego jest jego zdolność finansowa. Na gruncie analizowanych przepisów posiadanie „odpowiedniej” zdolności finansowej sprowadza się do dysponowania kapitałem co najmniej 9000 euro przy wykorzystywaniu tylko jednego

pojazdu oraz co najmniej 5000 euro na każdy następny wykorzystywany przez przewoźnika pojazd. Powyższy wymóg związany jest z zasadą szeroko pojętej odpowiedzialności przewoźnika zgodnie z którą przedsiębiorca musi być w stanie w każdym czasie spełnić swoje zobowiązania finansowe. Podstawą wiarygodności w tej kwestii ma być poświadczony przez audytora roczne sprawozdanie finansowe, a wyjątkowo za zgodą właściwego organu administracji gwarancja bankowa lub ubezpieczenie¹¹.

Niezbędnym warunkiem świadczenia usług transportowych na terenie Unii Europejskiej jest także w myśl wprowadzonych zmian posiadanie odpowiednich kompetencji zawodowych. Spełnienie powyższego warunku następuje poprzez przyswojenie przez przewoźnika określonego zasobu wiedzy obejmującego przepisy prawa cywilnego, handlowego, socjalnego i podatkowego w zakresie prowadzonej działalności. Ponadto wymagane jest posiadanie wiedzy z zakresu zarządzania finansami przedsiębiorstwa, działalności gospodarczej w zakresie transportu oraz norm technicznych i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wiarygodnym dokumentem potwierdzającym posiadanie wspomnianej wiedzy jest certyfikat kompetencji zawodowych wydawany przez uprawniony organ administracji na podstawie przeprowadzonego egzaminu.

Podsumowanie

Jak wynika z traktatów założycielskich polityka transportowa Unii Europejskiej ma kluczowe znaczenie dla całego systemu gospodarczego Wspólnoty. Główne cele Wspólnoty którymi są:

- wspieranie rozwoju i stabilizacji gospodarczej państw Wspólnoty poprzez stworzenie wspólnego rynku oraz ustanowienie unii gospodarczej i walutowej,
- wzrost poziomu życia społeczeństw,
- zacieśnianie współpracy między państwami członkowskimi

nie mogą zostać osiągnięte bez współpracy w zakresie transportu. W podobny sposób należy rozpatrywać możliwości realizacji zasad swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, a także swobodę przedsiębiorczości.

Na tle analizowanego stanu rzeczy powstaje jednak pytanie o stosunek wymienionych wyżej zasad jednolitego rynku do nowo wprowadzonych zmian w zakresie transportu. Niewątpliwie bardziej precyzyjne przepisy w zakresie warunków wyko-

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L.2009.300.51).

¹¹ Art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L.2009.300.51).

nywania zawodu przewoźnika drogowego oraz wspólnych zasad dostępu do tego rynku spowodują ujednoczenie sytuacji prawnej wszystkich przewoźników na terenie Unii Europejskiej. Można zatem stwierdzić, iż analizowane zmiany są zgodne z podstawowymi założeniami Unii w zakresie ujednoczenia rynku wewnętrznego. Zaletą takiego stanu rzeczy jest także przejrzystość tych przepisów wykluczających różną ich interpretację w poszczególnych państwach członkowskich. Pozytywny aspekt analizowanych zmian wynika także z samej treści nowych przepisów. Wprowadzenie wspólnych, bardziej rygorystycznych zasad na rynku przewozów drogowych będzie miało niewątpliwie pozytywny wpływ na podniesienie poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, poprawę jakości świadczonych usług oraz zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Wydaje się także, że wprowadzone zmiany w znacznym stopniu przyczynią się do realizacji zasady swobody przedsiębiorczości, lecz tylko w stosunku do przewoźników, którzy spełniają warunki określone w rozporządzeniach. Zatem z jednej strony mamy do czynienia z ujednoczeniem przepisów, które ułatwiają prowadzenie działalności transportowej na terenie całej Unii, ale z drugiej strony ze znacznym ich zaostrzeniem. Duże przedsiębiorstwa transportowe dysponujące nowoczesnym taborem, bazami eksploatacyjnymi oraz środkami finansowymi bez większych przeszkód będą w stanie spełnić nowe unijne wymogi. W negatywny sposób analizowane zmiany dotkną natomiast małych przedsiębiorstw. Posiadanie bowiem i efektywne wykorzystanie odpowiednio wyposażonej bazy eksploatacyjnej może być realizowane w praktyce tylko przez dużych przewoźników. Spełnienie tego wymogu przez szereg jednoosobowych firm, dysponujących jednym samochodem stanie się niemożliwe. Pod tym względem analizowane przepisy mogą wpłynąć na ograniczenie swobody działalności gospodarczej w podanym wyżej zakresie. W konsekwencji w sposób legislacyjny zostanie zamknięta droga rozwoju dla wielu małych, niedoinwestowanych przedsiębiorstw transportowych, które nie będą w stanie spełnić unijnych wymogów. Nie jest także ułatwieniem z punktu widzenia przewoźnika obowiązek rezerwy finansowej. Wydanie odpowiednich dokumentów przez banki lub inne instytucje finansowe w celu poświadczenia sytuacji ekonomicznej przewoźnika spowoduje dodatkowe utrudnienie prowadzonej działalności.

Można przyjąć zatem założenie, że zasada swobody przedsiębiorczości przejawia się w dwóch aspektach:

1. Jako liberalizacja przepisów i zasad podejmowania działalności gospodarczej, likwidacja koncesji i zezwoleń na prowadzenie określonych rodzajów działalności.

2. Ujednoczenie przepisów ułatwiający prowadzenie działalności gospodarczej na terenie innych państw.

Podsumowując należy stwierdzić, że nowe przepisy wspólnotowe w zakresie transportu tylko połowicznie hołdują zasadzie swobody przedsiębiorczości. Wprowadzone zmiany niosą ze sobą konieczność ujednoczenia przepisów krajowych co w konsekwencji przyczyni się do wyrównania szans wszystkich przewoźników w krajach Wspólnoty. Dodatkową zaletą wprowadzonych zmian będzie także zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych na wspólnym europejskim rynku. Nowe uregulowania mogą przyczynić się jednak także do niekorzystnych zmian na rynku transportowym. Wykluczenie małych i średnich firm, które nie spełnią wskazanych wyżej wymogów spowoduje niewątpliwie ograniczenie konkurencji na rynkach lokalnych i regionalnych.

Wnioski

Nowe przepisy wspólnotowe reglamentujące zawód przewoźnika drogowego tylko połowicznie hołdują zasadzie swobody przedsiębiorczości. Wprowadzone zmiany w zakresie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego oraz wspólnych zasad dostępu do tego rynku spowodują ujednoczenie sytuacji prawnej wszystkich przewoźników na terenie Unii Europejskiej. Można zatem stwierdzić, iż analizowane zmiany są zgodne z podstawowymi założeniami Unii w zakresie ujednoczenia rynku wewnętrznego. Zaletą takiego stanu rzeczy jest także przejrzystość tych przepisów wykluczających różną ich interpretację w poszczególnych państwach członkowskich. Niestety nowe uregulowania spowodują także ograniczenie wspomnianej wyżej swobody przedsiębiorczości poprzez wprowadzenie dość rygorystycznych warunków wykonywania działalności transportowej. W konsekwencji rozpoczęcie działalności w omawianym zakresie stanie się trudniejsze niż dotychczas, a już funkcjonujące przedsiębiorstwa zmuszone zostaną do nowych inwestycji w celu spełnienia ww. warunków wykonywania swojej działalności gospodarczej. Celem wprowadzonych zmian było ujednoczenie przepisów w analizowanym zakresie oraz poprawa jakości wykonywanych usług transportowych na terenie Unii Europejskiej. Należy się spodziewać, iż wspomniany cel zostanie osiągnięty prawdopodobnie kosztem małych i średnich przedsiębiorstw, które zostaną wyeliminowane z rynku z powodów formalnych. Można również przypuszczać, że większość z tych przedsiębiorstw pochodzić będzie z krajów słabiej rozwiniętych takich jak Polska, Bułgaria, Węgry, w których spełnienie wymogów formalnych jest dla przedsiębiorców dużo

trudniejsze niż w krajach wysoko rozwiniętych gospodarczo. Z uwagi na powyższe nowe przepisy wspólnotowe w zakresie dostępu do rynku usług transportowych należy uznać za korzystne dla przedsiębiorstw dużych i doinwestowanych. Dla małych firm spełnienie warunków formalnych będzie nie lada wyzwaniem i może spowodować trudności w funkcjonowaniu tych przedsiębiorstw.

Streszczenie

Wspólnotowe prawo gospodarcze to system norm prawnych służących realizacji fundamentalnych celów Unii Europejskiej jako organizacji ponadnarodowej. Jednym ze wspomnianych wyżej celów jest stworzenie wspólnego, jednolitego rynku u podstaw którego leży swoboda przepływu towarów, osób, usług i kapitału. Poprzez kreowanie zaplanowanych działań gospodarczych i aktów prawnych organy decyzyjne Wspólnoty wpływają na kształt polityki gospodarczej poszczególnych państw członkowskich.

Dnia 4 grudnia 2011 r. wchodzi w życie przepisy rozporządzeń regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego. Artykuł zawiera prawną analizę stosunku wspomnianych wyżej fundamentalnych swobód jednolitego rynku do nowo wprowadzonych zmian.

Abstract

The European economic law is a system of legal norms to the objectives of the European Union as an international organisation. One of the objectives is to create of common single market with free movement of persons, services and capital goods. By the legislation European Union affects the economic policies of the several european countries. In December 2011 come into force the regulations of the road transport. The article presents analysis of common single market's freedom to the new legal changes.

Literatura

1. Cieśliński A., *Wspólnotowe prawo gospodarcze, tom 1 – Swobody rynku wewnętrznego*. 2 wyd. C.H.Beck, Warszawa 2009
2. Czaplński W., *Zarys prawa europejskiego*, Helsińska Fundacja Praw Człowieka, Warszawa 2007
3. Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78,poz. 319 z późn. zm.)
4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania

zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L.2009.300.51).

5. Rozporządzenie Parlamentu europejskiego i Rady (WE) Nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. U. UE.L.2009.300.72)