

Piotr LEWANDOWSKI¹

ZASADY DOSTĘPU POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH DO PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH W PAŃSTWACH UE.

Transport jest tym z sektorów gospodarki od którego zależy efektywność korzyści z istnienia jednolitego rynku. Od powstania Wspólnoty głównym kierunkiem rozwoju była liberalizacja warunków transportu między państwami członkowskimi. Znoszenie ograniczeń w przewozach rzeczy w danym państwie wykonywanych przez przewoźników zewnętrznych przebiegało w warunkach konfliktu interesów.

Wprowadzany początkowo okres przejściowy pozwalał w coraz większym stopniu stosować licencje przewozowe. Raporty Komisji, zarówno w pierwszym roku jak i w całym pięcioletnim okresie obowiązywania regulacji nie potwierdziły obaw, że przewoźnicy krajów o niskich kosztach pracy zdominują przewozy wewnętrzne dużych państw członkowskich.

Rozszerzenie Unii Europejskiej w 2004r. wywołało poprzednie obawy. Próbowano temu zaradzić poprzez wprowadzenie początkowo okresów przejściowych a później od 2010r. nowych regulacji.

Liberalizacja przewozów kabotażowych przynosi mieszkańcom wspólnoty wymierne korzyści jak np.: spadek cen za przewozy, poprawa jakości, zmniejszenie emisji gazów.

PRINCIPLES OF ACCESSES OF POLISH ROAD CARRIERS FOR COASTWISE TRANSPORTATION in STATES UE.

Transport is it depend from sectors of economies from which from homogeneous existence of market efficiency of benefit. Former liberalization of condition of transport from start of existence of community between states -members main direction of development.

Enduring of limitation crossed in transportation of things in by external carriers in conditions of conflicts of interests data executable state. Introduced allowed to use transitional period in more greatest degree imported licenses initially.

It has not confirmed reports of commissions fears, in first year equal as well as in whole five-year period of binding regulation, that carriers of countries will predominate about low cost of work transportation of internal big states –members.

Expansion of european union in 2004 . it has evoked former fears. It test transitional periods through introduction ago initially but from 2010 later - new regulation.

Liberalization of coastwise transportation brings inhabitants of communities measurable benefit as e.g. decrease of price for transportation, correction of quality, decrease of emission of gas.

¹ Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynierijno-Ekonomiczny Transportu, Instytut Zarządzania Transportem. 70-507 Szczecin, ul. Henryka Pobożnego 11, Tel.(+48 91) 480 96 91, e-mail: izt@am.szczecin.pl

WSTĘP

Transport jest jednym z ważniejszych sektorów gospodarki państw członkowskich Unii Europejskiej a od jego sprawnego funkcjonowania zależy w istotnym stopniu efektywność gospodarowania, także skala możliwych do osiągnięcia korzyści z istnienia jednolitego europejskiego rynku. Nakłady inwestycyjne na transport i infrastrukturę transportową w UE sięgają ok. 1% unijnego PKB.

Wspólna Polityka Transportowa realizowana przez państwa członkowskie ma podstawę prawną w traktacie rzymskim z 1957r. który powołał do życia Europejską Wspólnotę Gospodarczą. Były tam przedstawione wspólne zasady dotyczące międzynarodowego transportu odbywającego się na terytorium państw członkowskich, zasady tranzytu oraz warunki na jakich przewoźnicy nie mający siedziby w danym państwie członkowskim mogą wykonywać na jego terytorium usługi transportowe, również zasady zwiększające bezpieczeństwo transportu.

Formalnie wspólny rynek transportowy zaczął funkcjonować od 1 stycznia 1993r., a więc wraz z jednolitym rynkiem europejskim. Została wprowadzona liberalizacja rynku transportowego, która przyniosła pozytywne skutki dla pasażerów, ponieważ spadły ceny oraz wzrosła jakość usług transportowych i pojawiła się większa możliwość wyboru rodzaju usługi i przewoźnika.

Wspólna polityka transportowa była realizowana w kilku kierunkach. Głównym kierunkiem była liberalizacja warunków transportu między państwami członkowskimi. Wymagało to wyeliminowania wszelkich możliwości dyskryminowania przewoźników w zależności od kraju i siedziby chociażby przez zapewnianie im swobodnej i uczciwej konkurencji.

Z biegiem czasu liberalizacja objęła również usługi krajowe świadczone przez przewoźnika z jednego państwa członkowskiego na terenie innego państwa członkowskiego.

Inne kierunki wspólnych działań miały na celu:

- zwiększenie bezpieczeństwa we wszystkich gałęziach transportu;
- poprawę jakości transportu;
- określenie wspólnych norm pracy i odpowiednich warunków w sferze socjalnej dla osób zatrudnionych w transporcie
- tworzenie transeuropejskiej sieci transportowej oraz poprawę jakości połączeń transportowych między krajami UE a krajami trzecimi.

Wspólną politykę transportową Unii Europejskiej uważa się za jedno z najważniejszych narzędzi służących tworzeniu najbardziej dynamicznego i konkurencyjnego obszaru świata.

LIBERALIZACJA KABOTAŻU DROGOWEGO W UNII EUROPEJSKIEJ

Wprowadzenie zasad dotyczących międzynarodowych przewozów rzeczy w ramach swobodnej wymiany miało kapitalne znaczenie przy znoszeniu restrykcji i wprowadzaniu liberalizacji w dostępie do wspólnego rynku. Jednak proces ten spotkał się z dużym oporem państw członkowskich, które działały w obronie interesów swoich przewoźników. Początkowo ograniczono się do wprowadzenia kontyngentów, które wiązały się z posiadaniem zezwoleń na określone środki transportu.

Tworzenie wspólnego rynku przewozów transportowych zostało określone dwoma aktami prawnymi Rady z 1992 o przewozach międzynarodowych i z 1993 o kabotażu. Dyrektywą 881/92/EWG² wprowadzono licencje na transport międzynarodowy, które były wydawane przedsiębiorstwom przez państwo członkowskie na terenie którego prowadziły one swoją działalność gospodarczą.

Z dniem 01.01.1993r. od wprowadzenia Jednolitego Aktu Europejskiego w krajach członkowskich zostały zniesione restrykcje ilościowe (kontyngenty) dla międzynarodowych przewozów między krajami Wspólnoty oraz dla przewozów tranzytowych do i z państw nie będących członkami UE. Licencje jakościowe dotyczące dostępu do zawodu były dostępne dla wszystkich operatorów zarejestrowanych w każdym państwie członkowskim.

Warunkiem świadczenia usług poza własnym krajem było posiadanie 5 – letniej licencji wspólnotowej którą mógł otrzymać każdy przewoźnik z państwa członkowskiego dopuszczony do zawodu i spełniający wymogi bezpieczeństwa. Wiele uregulowań w dziedzinie transportu drogowego miało na celu poprawę warunków bezpieczeństwa.

Przez długie lata w niektórych państwach członkowskich istniał silny opór przeciwko liberalizacji kabotażu drogowego (głównie w Niemczech, Francji i Austrii). Dostęp do drogowych rynków przewozów kabotażowych zaczęto liberalizować w UE od 1993r. zgodnie z Rozporządzeniem Nr 3118/93/EWG³ określającym warunki wykonywania krajowych usług transportu towarowego przez przewoźników zagranicznych w państwie członkowskim.

W okresie przejściowym od 1.01.1994 r. do 30.06.1998r. każde państwo członkowskie miało pozwolić przewoźnikom nie-rezydentom na tymczasowe wykonywanie towarowych przewozów krajowych, bez stosowania krajowych ograniczeń ilościowych dotyczących dostępu do rynku, jeżeli operacje kabotażowe będą wykonywane w ramach systemu zezwoleń i kontyngentu Wspólnoty wydawanych w oparciu o kryteria jakościowe. Do końca 1997 roku kontyngent ten został zwiększony do 83 206 zezwoleń kabotażowych, które były ważne 2 miesiące.

Przewozy kabotażowe odbywały się na warunkach określonych w rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 3118/93 oraz zgodnie z przepisami krajowymi państwa, na terenie którego wykonywany jest kabotaż. Rozporządzenie to było w swoich zapisach bardzo liberalne, gdyż nie stawiło jakichkolwiek ograniczeń ilościowych dla wykonywanych przewozów, jednak pod warunkiem, iż mają one charakter czasowy.

² Dyrektywa Rady EWG 881/92 z dnia 26.03.1992r. w sprawie dostępu do rynku transportu drogowego rzeczy do lub z jednego państwa członkowskiego lub przez jedno z państw członkowskich.

³ Rozporządzenie Rady EWG 3118/93 z dnia 25.10.1993r.

Z kolei obowiązujące podczas kabotażu krajowego przepisy państwa, na terenie którego wykonywany jest przewóz, powinny ograniczać się, zgodnie z rozporządzeniem 3118/93, wyłącznie do:

- stawek i zasad regulujących umowy przewozu;
- ciężaru i wymiarów pojazdów drogowych;
- przepisów związanych z przewozem określonych kategorii towarów;
- czasu jazdy kierowcy i odpoczynku;
- podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

W przewozach kabotażowych najbardziej aktywni byli przewoźnicy z krajów małych niedysponujący odpowiednim rynkiem krajowym przewozów rzeczy. Dotyczyło to zwłaszcza państw Beneluxu, których firmy przewozowe dysponujące zaledwie 25% udziałem zezwoleń kabotażowych ze wspólnego kontyngentu wykonały 60% wszystkich przewozów. Dużą aktywność wykazali także przewoźnicy z Francji 7%, z Danii i Wielkiej Brytanii po 4%⁴. Tylko 2% przewozów kabotażowych wykonali przewoźnicy krajów o niskich kosztach pracy (Grecja, Portugalia, Hiszpania) pomimo posiadania 18% zezwoleń na takie przewozy.

W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych udział przewozów kabotażowych na terytorium państw Wspólnoty był znikomy, wykazywał jednak stałą tendencję wzrostową. W 1990r. średnia wartość udziału kabotażu w rynkach krajowych wynosiła 0,07% wzrastając do 0,26% w 1995r. (dotyczyło to przewozów wykonanych na zasadzie najmu za wynagrodzeniem). Najwięcej, bo około 70% wszystkich przewozów zostało wykonanych na terenie Niemiec. Wartość udziału kabotażu na tym rynku wzrosła z 0,2% w 1990r. do 0,8% w 1995r. W 1994r. rozszerzono system wspólnotowych zezwoleń kabotażowych na przewozy na własny rachunek. Przykładowo w Portugalii, gdzie poziom przewozów był największy, wynosił 50%, w Niemczech i pozostałych krajach 30%, najniższy zanotowano w Hiszpanii 14%. Jednak w większości państw Wspólnoty zdecydowaną przewagę w transporcie posiadają przewozy wykonywane na zasadzie najmu za wynagrodzeniem.

Drugi raport Komisji w sprawie implementacji artykułu 1 rozporządzenia 3118/93 z 1998r. odnosił się do okresu 1993-1998 (stosowania kontyngentów) i określił wysokość pracy przewozowej wykonanej w ramach wspólnotowego kontyngentu kabotażowego od 176 mln tkm w 1993r. do 10517 mln tkm w 1998r. Podobnie jak w pierwszym raporcie w przewozach największą aktywność wykazali przewoźnicy z państw Beneluxu, którzy dysponując 22,5% zezwoleń kabotażowych wykonały 58,7 ogółu tych przewozów (przewoźnicy holenderscy 31,2%).

Najbardziej popularnym rynkiem był rynek niemiecki, na którym wykonano 68,3 wszystkich przewozów kabotażowych, w porównaniu z pierwszym raportem rynek niemiecki utrzymał bardzo wysoki ujemny bilans (rodzimi przewoźnicy wykonali jedynie 5,3% wszystkich przewozów kabotażowych. Podobnie przedstawiał się też udział w przewozach państw o niskich kosztach pracy, przewoźnicy Grecji, Portugalii i Hiszpanii

⁴ Według pierwszego raportu Komisji w sprawie implementacji artykułu 1 rozporządzenia Rady EWG 3118/93 z dnia 25.10.1993r.

wykonali tylko 2% przewozów kabotażowych, pomimo przyznania im łącznie 16,2% zezwoleń.

Od 01 lipca 1998r. przestał obowiązywać kontyngent na przewozy kabotażowe w państwach Unii Europejskiej, zniesione zostały wszystkie przepisy restrykcyjne. Liberalizacja prawa w zakresie wykonywania przewozów kabotażowych nie wykazała istotnych zmian w udziale przewoźników państw członkowskich, nie nastąpił też gwałtowny rozwój tych przewozów. Praca przewozowa wykonana przy przewozach kabotażowych w 1999r. wzrosła zaledwie o 2%.

Współpraca UE i Polski w przewozach kabotażowych

Licencje w Polsce wydawana jest przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM), specjalną agendę Ministerstwa Infrastruktury. Jej koszt wynosił 4 tys. zł. Odpis licencji na każdy samochód – 440 zł. Oprócz wniesienia opłat, aby zdobyć licencję, trzeba było spełniać określone wymogi. Właściciel firmy lub osoba kierująca transportem musiała zdać egzamin na certyfikat kompetencji zawodowej w Instytucie Transportu Samochodowego. Koszt egzaminu: 800 zł dla nowicjuszy, 600 złotych dla osób z minimum 5 – letnią praktyką na kierowniczym stanowisku w krajowym transporcie drogowym. Egzamin obejmował zagadnienia z zakresu prawa drogowego, poprzez prawo przewozowe i prawo pracy, do ogólnych zagadnień finansowo – ekonomicznych. Koniecznym było odbycie kursu przygotowawczego, organizowanego przez stowarzyszenia przewoźników. Koszt: kilkaset złotych. Do otrzymania licencji niezbędne było też posiadanie udokumentowanego zabezpieczenia finansowego: 9 tys. euro na pierwszy pojazd i po 5 tys. euro na każdy kolejny. Zabezpieczeniem mogła być gwarancja bankowa, którą załatwiano podobnie jak kredyt albo np. zaświadczenie o posiadaniu nieruchomości lub innego majątku. Trzeba też było złożyć w Biurze Obsługi Transportu Międzynarodowego oświadczenie o zatrudnianiu wyłącznie kierowców spełniających warunki do kierowania pojazdami w ruchu międzynarodowym.

Polska zgodziła się na nieuniknione zastosowanie okresu przejściowego dla polskich przewoźników samochodowych na wykonywanie przewozów kabotażowych towarów wewnątrz państw członkowskich UE na zasadzie wzajemności zamknięcia tego rynku na okres przejściowy także dla przyszłych nowych państw UE.

Okres przejściowy (został zaproponowany wszystkim kandydatom do UE z Europy Środkowo – Wschodniej) wynosił trzy lata, licząc od daty wstąpienia w struktury UE, z możliwością przedłużenia o kolejne dwa lata. Jednak wynikiem przyjętego rozwiązania nie było ograniczenie możliwości dokonywania przez polskich przewoźników drogowych przewozów kabotażowych pomiędzy państwami członkowskimi UE (prawo UE nie traktuje tego rodzaju przewozów jako kabotażu wewnątrz wspólnotowego). Ponadto przyjęte rozwiązania rozciągały się także na nowe państwa członkowskie, dzięki czemu polski rynek przewozowy był chroniony przed konkurencją ze strony tańszych przewoźników, np. z państw bałtyckich.

Zgodnie z Traktatem Akcesyjnym, w drodze odstępstwa od artykułu 1 rozporządzenia (EWG) nr 3118/93, do końca trzeciego roku po dniu przystąpienia do UE, przewoźnicy mający swoją siedzibę w Polsce byli wyłączni ze świadczenia usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w innych państwach członkowskich, a przewoźnicy mający

swoją siedzibę w innych Państwach członkowskich byli wyłączeni ze świadczenia usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w Polsce. Zgodnie z Traktatem przed końcem trzeciego roku państwa członkowskie notyfikują Komisji, czy okres ten zostanie przedłużony maksymalnie o dwa lata.

Z takiej możliwości skorzystała większość państw członkowskich, które przedłużyły o kolejne dwa lata wobec nowych członków w tym polskich przewoźników zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na swoich terytoriach.

Jedynie Irlandia, Portugalia i Szwecja z dniem 1 maja 2007 r. odstąpiły w odniesieniu do polskich przedsiębiorców świadczących usługi w międzynarodowym transporcie drogowym od przewidzianego w Traktacie Akcesyjnym zakazu wykonywania przewozów drogowych na swoich terytoriach.

NOWE ZASADY WYKONYWANIA PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH W UE

04 grudnia 2009r. weszły w życie nowe przepisy regulujące wykonywanie transportu drogowego w Europie⁵. Jedną z najważniejszych zmian było określenie jednakowych zasad wykonywania przewozów kabotażowych rzeczy na terytorium każdego państwa członkowskiego. Zasady, które miały obowiązywać po upływie kilku miesięcy tj. okresu koniecznego na dostosowanie ustawodawstwa poszczególnych krajów w dziedzinie transportu drogowego do prawodawstwa unijnego.

W dniu 14 maja 2010r. wszedł w życie art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

W myśl nowych przepisów każdy przewoźnik wykonujący zarobkowy drogowy przewóz rzeczy jest uprawniony do wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium państw członkowskich UE, o ile posiada licencję wspólnotową, a jego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy.

Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi z państw członkowskich, uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego powinien nastąpić w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym

W terminie, o którym mowa powyżej (7 dni), przewoźnicy mogą wykonywać niektóre lub wszystkie przewozy kabotażowe w którymkolwiek państwie członkowskim, pod warunkiem że są one ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.

Od 14 maja 2010r. polscy przewoźnicy mogą na wspomnianych wyżej zasadach wykonywać przewozy kabotażowe na terytoriach państw członkowskich. Jednocześnie

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 1071/2009 oraz 1073/2009 z dnia 21.10.2009r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych

unijni przewoźnicy drogowi mają prawo do wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium RP, stosując się do zasad określonych w tym rozporządzeniu.

Zatem powstaje możliwość dla firm transportowo – spedycyjnych wykorzystania tych udogodnień w planowaniu tras powrotnych dla pojazdów polskich przedsiębiorców transportowych. Należy jednak dobrze poznać zasady wykonywania kabotaży aby nie doszło do naruszenia warunków ich wykonywania a tym samym narażenia się przewoźnika na wysokie kary ze strony służb kontrolnych.

Ilość przewozów kabotażowych na terenie państwa członkowskiego, w którym Przewoźnik nie ma swojej siedziby – została ograniczona do 3 przewozów. Ale trzeba zwrócić szczególną uwagę na termin w jakim mogą być realizowane przewozy kabotażowe, błędnie niektórzy podają, że dopuszczone są 3 przewozy w ciągu siedmiu dni.

Wskazany termin jest terminem granicznym dla ostatniego z przewozów kabotażowych. Zgodnie z przepisem – ostatni rozładunek rzeczy z trzech możliwych przewozów kabotażowych musi mieć miejsce najpóźniej w siódmym dniu po rozładunku wynikającym z realizowanego transportu międzynarodowego. Czyli w przypadku zadania przewozowego w transporcie międzynarodowym – realizowanego poprzez kilka rozładunków na terenie danego państwa członkowskiego – dopiero termin ostatniego rozładunku wyznacza automatycznie datę ostatniego rozładunku w ramach kabotażu przed opuszczeniem państwa przyjmującego. Należy także podkreślić, że każdy rozładunek towaru w trakcie przewozu kabotażowego jest traktowany jako osobny przewóz kabotażowy.

Dokumentacja

Przewoźnik powinien posiadać wszelkie dowody potwierdzające zgodność świadczonych przewozów kabotażowych z Rozporządzeniem 1072/2009, obejmujących następujące dane:

- nazwę, adres i podpis nadawcy;
- nazwę, adres i podpis przewoźnika;
- nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy – jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;
- nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
- masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
- numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

Inaczej wygląda sytuacja z punktu widzenia polskich krajowych przewoźników. Ze względu na fakt, iż w naszym kraju brak jakichkolwiek przepisów regulujących wykonywanie kabotażu przez zagraniczne firmy unijne, po 1 maja 2009 r. Polska była praktycznie otwarta dla unijnej konkurencji. Przewoźnicy litewscy, słowaccy, czescy i inni mogli miesiącami wykonywać nieograniczoną liczbę przewozów na naszym terytorium. Tę złą sytuację pogłębia także nieściśłość regulacji unijnych (brak zdefiniowania pojęcia czasowego wykonywania przewozów) oraz brak sankcji w polskim taryfikatorze kar administracyjnych za naruszenie przepisów rozporządzenia 3118/93. Odpowiedzialność za

ten stan rzeczy ponosi nasza administracja, która powinna podjąć odpowiednie działania legislacyjne w odpowiednim czasie.

Powyższe uregulowania miały na celu ujednoczenie zasad dla wszystkich państw członkowskich a jednocześnie ochronę rynku rodzimego. Uwolnienie z dniem 01.05.2009 rynków transportowych państw członkowskich dla polskich przewoźników, przyniosło nowe perspektywy. Polska, jako kraj członkowski został zobligowany do uregulowania kwestii kabotażu na swoim terenie, co zostało wprowadzone ustawą z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

Należy podkreślić, iż każdy kraj członkowski, poprzez swoje służby kontrolne, dokładnie przygląda się obcym przewoźnikom wykonującym na jego terenie przewozy kabotażowe. W dalszym ciągu każdy kraj członkowski chroni swój rynek wewnętrzny, a za złamanie reguł przewozu kabotażowego grozi wysokimi karami. Tylko dokładne zapoznanie się z wyżej wymienionymi warunkami gwarantuje prawidłowe i optymalne wykorzystanie szansy, jaka pojawia się dla polskich przewoźników, jaką są przewozy kabotażowe.

Przykładowe regulacje w wybranych państwach UE

Irlandia, Portugalia, Szwecja

Już po pierwszym okresie przejściowym tj. od 01.05.2007r. państwa te otworzyły swoje rynki wewnętrzne dla polskich przewoźników drogowych. Polska na zasadzie wzajemności otworzyła w tym samym czasie rynek krajowych przewozów drogowych dla przedsiębiorców z tych państw.

Niemcy

Wykonywanie przewozów kabotażowych w Niemczech reguluje „Drugie Rozporządzenie zmieniające Rozporządzenie o transgranicznym transporcie towarowym i transporcie kabotażowym” z 05.05.2008.

Przewoźnik wykonujący przewozy kabotażowe zobowiązany jest do posiadania w trakcie wykonywania przewozu dokumentów potwierdzających transport transgraniczny (np. list przewozowy CMR) i każdy realizowany przewóz kabotażowy. Odpowiednia dokumentacja przewozowa powinna być przedkładana w formie pisemnej, dopuszczalna jest również forma elektroniczna. Kierowca zobowiązany jest do udostępnienia tych dokumentów na żądanie osobom upoważnionym do kontroli.

W związku z liberalizacją rynku transportowego w Niemczech, Federalny Urząd Transportu Towarowego (BAG, Bundesamt für Güterverkehr) otrzymał polecenie dokonywania selektywnych kontroli przestrzegania wprowadzonych regulacji w rejonach i branżach o szczególnym nasileniu transportu kabotażowego.

Estonia

Od dnia 1 maja 2009 r. przewoźnicy z krajów UE, z wyłączeniem przewoźników z Bułgarii i Rumunii, mogą wykonywać przewozy kabotażowe na terytorium Estonii zgodnie z zasadami określonymi w Rozporządzeniu Rady Nr 3118/93. Nie przewidziano żadnych odrębnych kryteriów i specjalnej definicji określającej termin „czasowy charakter”.

Zgodnie z treścią ustawy o transporcie drogowym zakazane jest prowadzenie kabotażu pojazdami, które zarejestrowane są w obcych krajach, chyba że inaczej stanowią porozumienia międzynarodowe łącznie z Traktatem o Akcesji Estonii do UE.

Francja

Warunki wykonywania przewozów regulowane są ustawą nr 82 –1153 z dnia 30 grudnia 1982 r., która stanowi w artykule 6, że przejazd pojazdem używanym przez przedsiębiorstwo przewożące towary (nie będące rezydentem) w celu dokonania na terytorium Francji usług przewozów drogowych dokonywanych na obszarze państwa członkowskiego przez zagranicznego przewoźnika odbywa się na zasadach przewidzianych rozporządzeniem 3118/93 Rady.

Władze francuskie pracują obecnie nad zmianą ustawodawstwa przyjmując postanowienia przyjęte na szczelbu europejskim. Tekst ustawy jest aktualnie w trakcie rozpatrywania przez Parlament francuski i powinien zostać przyjęty w przeciągu kilku tygodni.

Słowacja

Nie zostały przewidziane specjalne kryteria dotyczące oceny czasowej natury przewozów kabotażowy w krajowych przepisach.

Przewoźnik, który nie ma siedziby na terytorium Słowacji jest zobligowany do ubiegania się o rejestrację podatku przed rozpoczęciem wykonywania przewozów kabotażowych w drogowym transporcie rzeczy w Urzędzie Podatkowym w Bratysławie. Urząd Podatkowy powinien zarejestrować obcokrajowca bez zwłoki, najpóźniej w terminie 7 dni od momentu doręczenia wniosku o rejestrację, nadając numer identyfikacyjny i wydając potwierdzenie rejestracji.

Węgry

Przewozy kabotażowe są przedmiotem rozporządzenia węgierskiego rządu nr 89 z 20 grudnia 1988 r. o drogowych usługach transportowych i użytkowaniu pojazdów drogowych.

Przewoźnik po wjeździe na Węgry w celach transportu międzynarodowego, po rozładunku może wykonywać przewozy kabotażowe maksymalnie trzykrotnie w ciągu 7 dni. Po ostatniej takiej usłudze pojazd musi opuścić terytorium Węgier. W pojeździe powinien się znajdować międzynarodowy samochodowy list przewozowy CMR.

Każdy przewóz kabotażowy musi być wpisany do karty kontrolnej, wydawanej przez Narodowy Urząd Transportu. Wniosek o wydanie karty kontrolnej musi zawierać: nazwę przewoźnika, numer rejestracyjny pojazdu używanego do kabotażu, planowaną drogę.

WNIOSKI

Ogólnie uważa się, że transport samochodowy, ze względu na swobodny dostęp do rynku (jako warunek wolnej konkurencji), jest wysoce zliberalizowany.

Wprowadzenie liberalizacji rynku transportu drogowego rzeczy w Unii Europejskiej przyniosło pozytywne skutki dla przedsiębiorstw korzystających z usług przewozowych. Odczuli oni szczególną korzyść ze znaczącego spadku cen któremu towarzyszył wzrost jakości usług transportowych i większa możliwość wyboru rodzaju usługi i przewoźnika. Doprowadziło to do zmiany stylu życia i modelu konsumpcji mieszkańców Unii Europejskiej. W wyraźny sposób wzrosła ich mobilność.

Liberalizacja wywiera również wpływ na przewoźników, dostęp do nowych rynków stwarza szereg trudności, które muszą oni pokonać. Do negatywnych skutków liberalnych w zamierzeniu regulacji przewozów samochodowych należą: nadmierna podaż usług w tym segmencie rynku i spadek cen za fracht średnio o 30 %. Przewagę wśród nowych przewoźników mają firmy mikro i małe, nierokujące pomyślnie co do kondycji finansowej

i możliwości inwestowania. W transporcie międzynarodowym udział firm z jednym pojazdem wynosił około 24 %, a z 2 – 4 pojazdami prawie 45 % w ogólnej liczbie

Do barier utrudniających funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego w krajach Wspólnoty zalicza się:

- brak harmonizacji przepisów dotyczących opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej,
- brak ujednoczonych przepisów o okresowych ograniczeniach ruchu pojazdów,
- odmienne procedury wydawania zezwoleń na przewozy ponadnormatywne,
- różne systemy obciążania transportu samochodowego kosztami zewnętrznymi.

W Polsce poważnym utrudnieniem w pracy firm transportowych jest zły stan techniczny infrastruktury drogowej, który zagraża bezpieczeństwu przewozów oraz bardzo skromna długość autostrad i dróg ekspresowych a także mała liczba obwodnic miast.

BIBLIOGRAFIA

- K. Bentkowska – Senator, Z. Kordel, „*Liberalizacja jako instrument kreowania nowych szans rozwoju transportu*” Przegląd komunikacyjny, 3/2007
- G. Jarzembowski, „*Liberalizacja i deregulacja transportu UE – oczekiwania i doświadczenia*“ Materiały konferencyjne Eurotrans, Szczecin 2006
- W. Piecyk, „*Dwie strony medalu*” Materiały konferencyjne Eurotrans, Szczecin 2006
- E. Załoga, „*Liberalizacja i deregulacja w koncepcji polityki transportowej UE*” Wydawnictwo Naukowe US, Szczecin 2007
- Strony internetowe Min. Infrastruktury, UKIE, Komisji Europejskiej