

Swobodny kabotaż warunkiem jednolitego rynku transportu w UE

29 lut 2012 10:22 Autor: pulas

Komisja Europejska przygotowuje się do przedstawienia w przyszłym roku sprawozdania w sprawie możliwości otwarcia rynku przewozów towarów w UE.

28.02.2012 r. odbyła się w Brukseli debata w tej sprawie, z udziałem przedstawicieli środowiska przewoźników.

Jakie są obecnie zasady?

Chociaż stopniowo zostały zaniechane ograniczenia świadczenia usług międzynarodowego transportu drogowego, nadal istnieją krajowe limity, dotyczące przewoźników zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.

Takie rodzaje operacji transportowych, jak kabotaż (przewozy pojazdem zarejestrowanym w innym państwie lub wykonywane przez przedsiębiorstwo zarejestrowane na terenie innego państwa, niż wykonywana usługa), normują z kolei przepisy rozporządzenia 1072/2009. Zgodnie z nimi, operator może prowadzić maksymalnie trzy przewozy kabotażowe w ciągu siedmiu dni po rozładunku transportu międzynarodowego. Przepisy te są stosowane od maja 2010 r.

Choć kabotaż nadal stanowi jedynie ułamek działalności transportu towarowego (2 proc.), to jednak jego udział w łącznych przewozach rośnie. W 2010 roku zwiększyły się o 17 proc. w porównaniu do 2009 roku (liczone w tonokilometrach).

Jakie mogą być zmiany?

Komisja chce zbudować jednolity, europejski obszar transportu, w którym wszystkie rodzaje i modele transportu czerpałyby korzyści ze zharmonizowanych zasad i warunków ramowych. Ograniczenia działalności podmiotów nie będących rezydentami byłyby ograniczone do minimum, jeśli nie całkowicie wyeliminowane.

Takie kroki będą korzystne nie tylko dla sektora transportu, ale całej gospodarki europejskiej, przyczyniając się do zapewnienia jej wzrostu.

Jednym z 40 działań, jakie przewidziano w Białej Księdze w tej sprawie opublikowanej w 2011 r., dotyczy przeglądu przepisów dostępu do rynku wewnętrznego dla firm transportu drogowego.

Rozporządzenie 1072/2009 zakłada, że KE przedstawi w 2013 roku ocenę sytuacji na rynku transportu samochodowego towarów. W szczególności komisja powinna określić, czy warunki, takie jak skuteczność kontroli, warunki pracy i zatrudnienia, czy egzekwowanie przepisów socjalnych są zgodne z pożądanymi założeniami otwarcia rynku. Jeśli występują w tych sprawach problemy, KE powinna uzupełnić raport wnioskiem legislacyjnym.

Jakie mogą być korzyści?

W 2010 roku prawie czwarta część pracy przewozowej, liczonej w tnkm, spółek unijnych wiązała się z pustym przebiegiem. Rozluźnienia zasad wewnętrznego rynku transportu drogowego i kabotażu pozwoliłoby przewoźnikom poprawić optymalizację zarządzania flotą i jej załadowania.

Obecne zasady ograniczają przewoźników, podczas realizacji niektórych krajowych (tzn. nie transgranicznych) przewozów, powodując, że duża liczba samochodów ciężarowych w Europie jeździ częściowo załadowana lub nawet pusta. Kosztem zachowania przewagi konkurencyjnej rodzimych przewoźników, sytuacja ta zakłóca konkurencję na jednolitym rynku wewnętrznym UE.

Fakty i dane

Transport drogowy jest ważną działalnością gospodarczą w Unii Europejskiej, zapewniając około 3 mln miejsc pracy w 600 tys. przedsiębiorstwach. W 2010 roku wykonał pracę przewozową 1,76 bln tonokilometrów, czyli trzecią część przewozów w transporcie międzynarodowym.

W 2010 roku przewozy kabotażowe w UE (w tnkm) były o 21 proc. wyższe niż w 2008 roku. Przyczyniło się do tego zniesienie w maju 2009 r. ograniczeń dotyczących kabotażu dla pojazdów zarejestrowanych w większości krajów, które przystąpiły do UE w 2004 r., stwierdza KE.

Źródło: wnp.pl

