

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady upoważniającej Niemcy do zmiany obowiązującego porozumienia dwustronnego w sprawie transportu drogowego ze Szwajcarią w celu dopuszczenia przewozów kabotażowych w regionach przygranicznych w ramach międzynarodowych usług przewozu drogowego osób autokarem i autobusem między tymi dwoma państwami”**

(COM(2019) 221 final),

**„Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady upoważniającej Włochy do negocjowania i zawarcia ze Szwajcarią porozumienia dopuszczającego wykonywanie przewozów kabotażowych w regionach przygranicznych w ramach międzynarodowych usług przewozu drogowego osób autokarem i autobusem między tymi dwoma państwami”**

(COM(2019) 223 final)

(2020/C 14/17)

Samodzielny sprawozdawca: **Antonello PEZZINI**

Wniosek o konsultację	Rada Europejska, 23.5.2019 Parlament Europejski, 17.7.2019
Podstawa prawna	Artykuł 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	11.9.2019
Data przyjęcia na sesji plenarnej	25.9.2019
Sesja plenarna nr	546
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	110/0/1

## 1. **Wnioski i zalecenia**

1.1. EKES wyraża zadowolenie, że Komisja rozpatrzyła wnioski Niemiec i Włoch dotyczące negocjacji z Konfederacją Szwajcarską w sprawie nowych przepisów umożliwiających transgraniczny kabotaż w ramach przewozu drogowego osób autokarem i autobusem między regionami przygranicznymi.

1.2. Komitet odnosi się pozytywnie do dwóch wniosków dotyczących decyzji przedstawionych przez Komisję w odpowiedzi na pisemne zapytania dwóch zainteresowanych państw członkowskich, którym towarzyszyło również duże zainteresowanie ze strony Szwajcarii.

1.3. EKES podkreśla ponadto potrzebę zwrócenia szczególnej uwagi na politykę zrównoważonego rozwoju, do której należy dostosować przewóz osób i towarów w regionie alpejskim zgodnie z protokołem o transporcie dołączonym do konwencji alpejskiej z 2002 r., której stroną są trzy zainteresowane państwa i sama UE.

1.4. Komitet uważa, że konkurencyjnemu rozwojowi przewoźników zainteresowanych kabotażem w usługach międzynarodowego przewozu drogowego osób autokarem i autobusem powinno towarzyszyć przestrzeganie nowych porozumień dołączonych do umowy między UE a Szwajcarią z 1999 r., do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> w sprawie ochrony ogólnego interesu gospodarczego oraz do umowy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 grudnia 2010 r. w sprawie praw pasażerów autobusów i autokarów, szczególnie tych o ograniczonej możliwości poruszania się.

1.5. EKES zaleca wreszcie, by takim procesom negocjacji towarzyszył **dialog między partnerami społecznymi zainteresowanych krajów** w celu wsparcia procesu otwarcia na kabotaż w ramach transgranicznego przewozu drogowego osób oraz związanych z nim zmian na obszarach ograniczonych geograficznie, w których zostanie on wdrożony **bez dyskryminacji między przewoźnikami mającymi siedzibę w UE i bez zakłócania konkurencji**.

1.6. Komitet uważa, że zainteresowane państwa członkowskie powinny powiadomić Komisję o treści zawartych umów i że z kolei Komisja powinna o niej poinformować Radę, Parlament Europejski, Komitet Regionów i sam EKES.

## 2. Wprowadzenie

2.1. Przewóz osób i towarów jest jednym z siedmiu sektorów, w których Szwajcaria i Unia Europejska osiągnęły porozumienie. Jak przypomniano w opinii EKES-u, na posiedzeniach Rady Ministrów w dniach 30 listopada i 1 grudnia 1998 r. Konfederacja Szwajcarska i Wspólnota Europejska podpisały porozumienie polityczne dotyczące systemu przewozu kolejowego i drogowego towarów i osób <sup>(2)</sup>. Inne dziedziny to: swobodny przepływ pracowników, swobodny przepływ produktów rolnych, przeszkody techniczne w handlu, dostęp przedsiębiorstw publicznych lub przedsiębiorstw z udziałem państwowym, badania naukowe i ruch lotniczy.

2.2. Przepisy odniesienia regulujące transport drogowy towarów i osób między UE a Konfederacją Szwajcarską zawarte są w odnośnej umowie podpisanej 21 czerwca 1999 r. Umowa, która weszła w życie w dniu 1 czerwca 2002 r., stosuje się de facto do międzynarodowego przewozu drogowego towarów na rachunek podmiotów zewnętrznych na trasach przebywanych na terytorium:

- 28 państw członkowskich Unii Europejskiej (UE): Austrii, Belgii, Bułgarii, Chorwacji, Cypru, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Irlandii, Litwy, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niemiec, Polski, Portugalii, Republiki Czeskiej, Republiki Słowackiej, Rumunii, Słowenii, Szwecji, Węgier, Włoch i Zjednoczonego Królestwa,
- 3 państw EFTA (Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu), które podpisały Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG): Islandii, Liechtensteinu i Norwegii,
- Szwajcarii.

2.3. By móc prowadzić międzynarodowy przewóz towarów na rachunek podmiotów zewnętrznych do określonego miejsca docelowego lub tranzytem czy też by przemieszczać pojazdy nieobciążone między Unią Europejską a Szwajcarią, wspólnotowi przewoźnicy powinni posiadać licencję wspólnotową przewidzianą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 <sup>(3)</sup>, w którym ustanowiono europejskie ramy prawne określające kategorie międzynarodowego przewozu osób autobusem lub autokarem. Wspomniane ramy zostały podzielone na trzy grupy: regularne usługi, specjalne usługi regularne i usługi okazjonalne.

2.4. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 <sup>(4)</sup> określono wspólne zasady dostępu do międzynarodowego rynku usług autobusowych i autokarowych, stanowiąc między innymi, że przewozy kabotażowe w Unii mogą być świadczone pod określonymi warunkami wyłącznie przez przewoźników posiadających licencję wspólnotową. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 361/2014 <sup>(5)</sup> ustanawia zasady stosowania rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w odniesieniu do dokumentów dotyczących międzynarodowego autokarowego i autobusowego przewozu osób.

2.5. Zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE Unia ma wyłączną kompetencję do zawierania umów międzynarodowych, jeżeli ich zawarcie zostało przewidziane w akcie ustawodawczym Unii lub jest niezbędne do umożliwienia Unii wykonywania jej wewnętrznych kompetencji lub w zakresie, w jakim ich zawarcie może wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres.

2.6. Zgodnie z art. 14 umowy między UE a Konfederacją Szwajcarską z 1999 r.: „Transport między dwoma punktami położonymi na terytorium Państwa Członkowskiego Wspólnoty przy wykorzystaniu pojazdu zarejestrowanego w Szwajcarii oraz transport między dwoma punktami położonymi na terytorium szwajcarskim, przy wykorzystaniu pojazdu zarejestrowanego w jednym z Państw Członkowskich Wspólnoty nie podlega zezwoleniu na mocy niniejszej Umowy”.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 329 z 17.11.1999, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s.72.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 107 z 10.4.2014, s. 39.

2.7. Jednak art. 20 wspomnianej umowy stanowi, że przewoźnicy autobusowi mający siedzibę w Szwajcarii nie mogą przewozić pasażerów między dwoma punktami granicznymi położonymi w krajach sąsiadujących i – vice versa – na terytorium szwajcarskim, lecz nadal dozwolone jest korzystanie z istniejących praw zgodnie z pozostającymi w mocy w czasie zawarcia umowy UE dwustronnymi porozumieniami zawartymi między państwami członkowskimi UE a Szwajcarią, pod warunkiem że nie stosuje się dyskryminacji między przewoźnikami UE i nie istnieją zakłócenia konkurencji.

2.8. Ze względu na to, że brakuje wcześniejszych porozumień między Szwajcarią a Włochami regulujących prawa do kabotażu w odniesieniu do przewozu pasażerów autobusem lub autokarem i na to, że wcześniejsze porozumienie dwustronne w sprawie transportu drogowego między Niemcami a Szwajcarią z 1953 r. nie obejmowało praw do kabotażu pasażerskiego między tymi dwoma krajami, na wniosek obu państw członkowskich oraz w związku z zainteresowaniem Szwajcarii wykazanim na posiedzeniu Komitetu Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego w czerwcu 2018 r., niezbędne są dwa konkretne akty Rady i Parlamentu Europejskiego w celu umożliwienia:

— zmian do porozumienia szwajcarsko-niemieckiego w celu uwzględnienia przewozów kabotażowych w międzynarodowym przewozie drogowym osób w regionach przygranicznych Szwajcarii i Niemiec,

— Włochom – wynegocjowania i zawarcia umowy ze Szwajcarią w tej samej sprawie.

2.9. Regiony przygraniczne UE wymienione w artykułach to:

— w przypadku Niemiec: okręgi administracyjne Fryburg i Tybinga w Badenii-Wirtembergii oraz okręg administracyjny Szwabia w Bawarii,

— w przypadku Włoch: regiony Piemont i Lombardia oraz regiony autonomiczne Valle d'Aosta i Trydent-Górna Adyga.

2.10. W dniu 18 lipca 2019 r. Rada do Spraw Ogólnych przyjęła pozytywne podejście w obu sprawach, pod warunkiem że:

— respektowane są ograniczenia geograficzne operacyjności na wskazanych obszarach terytorialnych,

— między przewoźnikami mającymi siedzibę w Unii nie zachodzi dyskryminacja,

— nie dochodzi do zakłócenia konkurencji.

### 3. Wnioski Komisji

3.1. Cele obu wniosków Komisji są następujące:

— w wypadku Niemiec: umożliwienie Niemcom zmiany obowiązującej umowy dwustronnej w sprawie transportu drogowego ze Szwajcarią w celu zezwolenia na wykonywanie przewozów kabotażowych w regionach przygranicznych w ramach międzynarodowych usług przewozu drogowego osób autokarem i autobusem między tymi dwoma państwami,

— w wypadku Włoch: upoważnienie Włoch do negocjowania i zawarcia ze Szwajcarią porozumienia dopuszczającego wykonywanie przewozów kabotażowych w regionach przygranicznych w ramach międzynarodowych usług przewozu drogowego osób autokarem i autobusem między tymi dwoma państwami.

3.2. By zapewnić sprawne działanie europejskiego rynku wewnętrznego, wynegocjowane udzielanie pozwoleń w sprawie drogowego przewozu kabotażowego osób podlega trzem wymogom:

— między przewoźnikami mającymi siedzibę w Unii nie ma dyskryminacji,

— nie dochodzi do zakłócenia konkurencji,

— przewóz odbywa się wyłącznie w ściśle określonych granicach geograficznych wcześniej określonych regionów przygranicznych.

3.3. Zdaniem Komisji takie umowy o kabotażu drogowym osób powinny pozwolić na zwiększenie współczynnika obciążenia pojazdów i tym samym wydajności przewozów, umożliwiając zainteresowanym przewoźnikom zwiększenie konkurencyjności i sprzyjając ściślejszej integracji regionów przygranicznych.

#### 4. Uwagi

4.1. Komitet odnosi się przychylnie do dwóch wniosków Komisji dotyczących decyzji na podstawie wniosków złożonych przez oba państwa członkowskie i zainteresowania wyrażonego przez Konfederację Szwajcarską.

4.2. Zdaniem EKES-u istotne jest zwrócenie uwagi na konieczność realizacji wyważonej polityki mającej na celu ograniczenie negatywnych skutków i zagrożeń związanych z ruchem wewnątrzalpejskim i transalpejskim zgodnie z:

— protokołem w sprawie transportu do konwencji alpejskiej z 2002 r., której stroną są trzy zainteresowane państwa i UE,

— sprawozdaniem w sprawie jakości ekologicznej transportu pasażerskiego i towarowego w regionie alpejskim.

4.3. Komitet uważa, że konkurencyjnemu rozwojowi przewoźników zainteresowanych kabotażem w usługach międzynarodowego przewozu osób autobusem i autokarem powinno towarzyszyć przestrzeganie nowych porozumień dołączonych do umowy między UE a Szwajcarią, zwłaszcza do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług transportu lądowego osób oraz do umowy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 grudnia 2010 r. w sprawie praw pasażerów autobusów i autokarów.

4.4. EKES zaleca wreszcie, by wspomnianym procesom negocjacji towarzyszył dialog partnerów społecznych zainteresowanych państw, by wspierać proces otwierania się na kabotaż transgraniczny za pomocą informacji i szkoleń, z myślą o zapewnieniu zainteresowanym przewoźnikom odpowiednich warunków życia i pracy.

Bruksela, dnia 25 września 2019 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---