



dr Daniel Dąbrowski, Wydział Prawa i Administracji US

dr hab. Tomasz Kwarciański, Instytut Zarządzania US

Kalkulator minimalnych stawek za przewóz ładunków Koncepcja, przesłanki i możliwości wdrożenia

Dokument sporządzony na zlecenie

**Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych w Szczecinie
(ZSPD)**

Szczecin, luty 2024

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
2. Sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw transportu ciężarowego w Polsce.....	5
3. Minimalne stawki za przewóz ładunków w innych państwach	10
3.1. Węgry	10
3.2. Brazylia	12
4. Założenia dotyczące wprowadzenia w Polsce kalkulatora minimalnych stawek za przewóz ładunków.....	12
5. Dopuszczalność wprowadzenia minimalnych stawek za przewóz ładunków w Polsce w świetle Konstytucji oraz prawa UE	14
5.1. Konstytucyjna zasada wolności gospodarczej a możliwość wprowadzenia minimalnych stawek za przewóz ładunków	14
5.2. Swoboda świadczenia usług w UE a minimalne stawki za przewóz ładunków .	16

1. Wprowadzenie

Negatywne skutki dla funkcjonowania branży transportu ciężarowego wywołało spowolnienie gospodarcze jakie miało miejsce w ostatnich latach na obszarze Unii Europejskiej (UE). Spowodowane to było przede wszystkim pandemią COVID-19 (2020 r.) oraz rozpoczęciem działań wojennych w Ukrainie (2022 r.).

Spowolnienie gospodarcze wpłynęło bezpośrednio na zmiany w wielkości przewozów ładunków oraz pracy przewozowej, których minima przypadły na 2020 r. Ponadto po wzroście przewozów w 2021, w kolejnym roku, znów nastąpił ich spadek. W tym czasie transport, w tym transport ciężarowy, dotknęły liczne ograniczenia: kryzys energetyczny, wysokie ceny paliw oraz inflacja.

Problem ograniczeń w przewozach ładunków dotyczy również polskich przewoźników transportu ciężarowego. Dzięki dynamicznemu rozwojowi nasi przewoźnicy wypracowali znaczące udziały w przewozach ładunków w UE. Dotyczy to właściwie każdego segmentu rynku usług transportowych UE tj. przewozów kabotażowych, *cross trade* czy też bilateralnych.

Poza słabszą koniunkturą gospodarczą, która występuje także obecnie w UE, dla funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportu ciężarowego istotne są również zmiany, które związane są z wprowadzonym w ostatnich latach tzw. Pakietem Mobilności (PM)¹ oraz wzrostem niekontrolowanej konkurencji ze strony przewoźników z innych państw (m.in. z Ukrainy).

Wejście przewoźników z Ukrainy związane było z liberalizacją dostępu do międzynarodowych przewozów transportu ciężarowego dla przewoźników z tego kraju. Na bazie podpisanych między UE a Ukrainą i Mołdawią porozumień zniesiono obowiązujące dotychczas zezwolenia w przewozach dwustronnych. Należy podkreślić, że porozumienia podpisane między UE a ww. państwami gwarantowały przewoźnikom z tych państw swobodny dostęp do rynków transportowych UE. Podstawową przesłanką wprowadzenia takiego rozwiązania było wsparcie eksportu towarów z Ukrainy².

PM wpłynął na obniżenie konkurencyjności polskich przewoźników transportu ciężarowego na rynku kabotażowym oraz *cross trade* w UE. Natomiast wejście na rynek przewoźników z Ukrainy spowodowało przede wszystkim wzrost konkurencji na rynku krajowym. Należy podkreślić, że w przeciwieństwie do przewoźników z państw UE, przewoźnicy z Ukrainy oraz Mołdawii nie podlegają przepisom Pakietu Mobilności.

W praktyce nie zawsze przewoźnicy z Ukrainy, po wykonaniu przewozu, wracają do siebie. Podejmują przewóz wewnątrz krajowy (kabotażowy), bądź też *cross trade*, które są niedozwolone. Dozwolony jest natomiast przewóz *cross trade* z wykorzystaniem

¹ Pierwsze uregulowania prawne w zakresie PM weszły w 2020 r.

² Umowa między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów podpisana w Lyonie w dniu 29 czerwca 2022 r., Dz.Urz. UE L 179 z 6.7.2022, s. 4.

zezwolenia EKMT. W tym wypadku przewóz musi być realizowany odpowiednim pod względem emisji spalin taborem. Zezwolenie umożliwia wielokrotny przewóz ładunków między państwami zrzeszonymi w EKMT – obecnie 43 państwa; wyklucza możliwość przewozów kabotażowych.

O wykonywaniu usług przewozów kabotażowych przez przewoźników z Ukrainy według Ministerstwa Infrastruktury RP, może świadczyć liczba przejechanych kilometrów po drogach płatnych (na bazie danych z system e-TOLL). Warto również zwrócić uwagę na fakt, że niektórzy przewoźnicy z Ukrainy wjeżdżają na terytorium RP bez ładunku. Zrzeszenia przewoźników wskazują, że wykonywanie tego typu przewozów na terytorium RP świadczy o słabości systemu kontroli wykonywania przewozów. Skutkiem powyższych praktyk jest, jak zauważa MI spadek udziału polskich przewoźników w wykonywaniu przewozów w relacji Polska – Ukraina z 38% (2021) do 8% (2023).³

Proces liberalizacji polegający na niekontrolowanym dostępie do rynku UE doprowadził do wzrostu liczby przewoźników na rynku. Należy jednak podkreślić, że nie wszystkie podmioty podlegają tym samym przepisom prawa. Wspomniane przepisy związane z PM obligują przewoźników z UE do zapewnienia pensji minimalnej danego kraju, uwzględniania rygorystycznych obowiązków dotyczących czasu pracy – szczególnie w zakresie obowiązku powrotów do bazy, braku możliwości odpoczynku w kabinie itd. Generuje to szereg kosztów, które nie są ponoszone przez przewoźników niepodlegających przepisom o PM. Daje to możliwość przewozu po zdecydowanie niższych cenach, które mogą być nawet niższe niż koszt świadczenia usługi dla przewoźników z UE. Taką sytuacja nosi znamiona nieuczciwej konkurencji a ceny, względem przewoźników z UE, można określić jako dumpingowe.

Na sytuację na rynku przewozów ciężarowych istotny wpływ mają również pośrednicy oraz giełdy transportowe. Praktykowane jest przekazywanie zleceń kolejnym podmiotom. Często pośrednicy są w całym łańcuchu przewozów jego beneficjentami (osiągają zysk z przewozu) a przewoźnicy podejmują się wykonania przewozów poniżej kosztów, aby minimalizować straty. Niewątpliwie wyższe straty przedsiębiorstwa transportu ciężarowego ponosiłyby w przypadku próżnego przewozu.

Pomocne dla przewoźników transportu ciężarowego, którzy mają swoje siedziby w krajach UE, może być wprowadzenie cen minimalnych w transporcie ciężarowym. Takie rozwiązanie w styczniu 2024 zostało wprowadzone na Węgrzech a wcześniej w Brazylii (2018 r.). Toczy się dyskusja o potrzebie wprowadzenia go w Rumunii. Dyskusja dotycząca wprowadzenia cen minimalnych może dotyczyć zasięgu ich obowiązywania (przewóz krajowy, międzynarodowy) oraz podmiotów, których by to dotyczyło (wszystkie czy te, które nie podlegają przepisom obowiązującym w UE). Z punktu widzenia uczciwej

³ <https://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/kraj/artykuly/9367312,kryzys-na-granicy-polsko-ukrainskiej-minister-infrastruktury-spotka-s.html>

konkurencji na pewno w tym drugim przypadku (*de facto* przewoźników spoza UE) powinny obowiązywać ceny minimalne.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie wstępnej koncepcji kalkulatora minimalnych stawek za przewóz ładunków oraz możliwości ich wdrożenia w prawie polskim. Autorzy zastrzegają przy tym, że opracowanie to ma charakter bardzo wstępny i sformułowanie ostatecznej koncepcji, jak i rozstrzygnięcie o dopuszczalności wprowadzenia odpowiednich przepisów w prawie krajowym wymaga dalszych prac.

2. Sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw transportu ciężarowego w Polsce

Na sytuację ekonomiczną polskich przewoźników transportu ciężarowego wpływ mają różne czynniki. Poniżej w sposób syntetyczny wyróżniono główne oraz przedstawiono ogólną ich charakterystykę.

1. Wielkość przewozów ładunków

Przewozy ładunków transportem ciężarowym w UE w latach 2018-2022 były, zgodnie z danymi Eurostatu, na stabilnym poziomie. W tych latach rocznie przewożono od 13,2 do 13,5 mln t. Polscy przewoźnicy w tym czasie poza 2020 r. odnotowywali wzrost przewozów, które w 2022 r. wyniosły ok 1,6 mln t (w 2018 było to niespełna 1,4 mln t).

Podobnie kształtowała się tendencja w przypadku pracy przewozowej związanej transportem ciężarowym. Jej wielkość w latach 2018-2022 oscylowała na poziomie 1 920 mln tkm. Polscy przewoźnicy zwiększyli wielkość pracy przewozowej do 385 mln tkm w 2022 (w 2018 było to 315 mln tkm).

Choć brak jest jeszcze oficjalnych statystyk dotyczących wielkości przewozów ładunków transportem ciężarowym za 2023 rok, to według ekspertów należy spodziewać się spadku przewozów ładunków w tym czasie. Za niepokojące można uznać wstępne informacje wskazujące na znacznie niższe przewozy w 2023 r. Dla przykładu giełda transportowa trans.eu szacuje, że popyt na usługi transportowe w 2023 mógł spaść o ok 15-20% względem 2022 roku.

Należy również podkreślić utratę obsługi ładunków na rynku białoruskim oraz rosyjskim, a w szerszym wymiarze – brak możliwości przewozu do Mongolii, Kazachstanu czy też Uzbekistanu. Firmy, które operowały na tym rynku (według ZMPD mogło to być ok 4 tys. przedsiębiorstw), przekierowały swoją aktywność na inne rynki, zwiększając tym samym na nich konkurencję.

Konkludując zwiększanie udziałów w przewozach ładunków przez polskie przedsiębiorstwa transportu ciężarowego pozytywnie świadczy o ich konkurencyjności. Natomiast wzrost liczby podmiotów zwiększa poziom konkurencji czego konsekwencją jest zwiększenie presji cenowej czy też konieczność obniżania marży zysku.

2. Przedsiębiorstwa transportu ciężarowego

Obok popytu na poziom konkurencji na rynku wpływa liczba podmiotów rynkowych. Podejmowanie działalności gospodarczej w zakresie zarobkowego przewozu ładunków cieszyło się od początku transformacji systemowo-ustrojowej w Polsce dużą popularnością. Osoby fizyczne, nawet jeśli nie podejmowały działalności przewozowej, ujmowały ją w przedmiocie działalności. Stąd dane statystyczne z tego okresu dotyczące liczby przewoźników mogą być zbyt zawyżone. Generalnie można przyjąć, że liczba przedsiębiorstw transportu ciężarowego od początku transformacji bardzo szybko rosta, co związane jest z relatywnie niskimi barierami wejścia w ten segment rynku na tle innych gałęzi transportu.

Także obecnie widać zainteresowanie powoływaniem nowych przedsiębiorstw transportu ciężarowego w Polsce. Wartościowe dane w tym zakresie prezentowane są między innymi przez Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczych (COIG). Transport ciężarowy ujęty jest pod nr PKD 4941Z. Dane ujęte w bazie pochodzą z KRS.

Spośród różnych informacji prezentowanych przez COIG za istotnie związane ze zmianami na rynku w zakresie przedsiębiorstw transportowych w Polsce można uznać liczbę podmiotów, które: podjęły działalność polegającą na przewozie ładunków z wyszczególnieniem liczby firm z kapitałem zagraniczny na tle tych, które ogłosiły upadłość, zrestrukturyzowały się bądź wycofały się z rynku.

Zbiorcze dane za lata 2018-2023 przedstawiono w tabeli 1

Tabela 1

Liczba nowych przedsiębiorstw transportu ciężarowego w kontekście tych które opuściły rynek w latach 2018-2023

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ogłoszenie upadłości	22	14	28	9	7	12
Przeprowadzenie restrukturyzacji	16	18	47	87	184	423
Rozwiązanie firmy	545	658	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Utworzenie nowej firmy	1610	1724	1626	2356	2779	2151
W tym z udziałem kapitału zagranicznego	477	585	465	811	1022	623

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej.

Zgodnie z danym z tabeli 1 widać dużą nadwyżkę nowo powstających firm, nad tymi które opuszczają (z różnych względów) rynek usług transportowych. Wiele przedsiębiorstw korzysta też z możliwości restrukturyzacji swojej działalności. Warto również zauważyć

wysoki udział przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego. Niestety ogólnodostępne dane nie wskazują kierunku pochodzenia kapitału. W celu pogłębionej analizy należałoby się zwrócić z pytaniem np. do COIG o wygenerowanie stosownych informacji.

Analiza danych z tabeli 1 pozwala na wyróżnienie dwóch niepojących, z punktów widzenia strony podaźowej rynku usług transportowych, trendów. Pierwszy związany jest z przeprowadzanymi procesami restrukturyzacji przedsiębiorstw transport ciężarowego, które charakteryzują się dużą dynamiką wzrostu postępowań pomiędzy 2021 a 2023 r. (wzrost o 386%). Drugi z dużym udziałem nowo tworzonych firm z kapitałem zagranicznym. Szczyt tego procesu przypadł na 2022 r.

Jednak dla określenia stopnia konkurencji na rynku międzynarodowym w tym jego tendencji, wartościową miarą jest liczba wydanych licencji wspólnotowych oraz ich wypisów. W ten sposób można określić liczbę podmiotów świadczących usługi w transporcie międzynarodowym na obszarze UE oraz liczbę pojazdów.

Dane dotyczące liczby wydanych licencji oraz wypisów w 2022 r. ujęto w tabeli 2.

Tabela 2

Liczba aktywnych licencji wspólnotowych, wypisów z licencji oraz zezwoleń w latach 2020-2023

Wyszczególnienie	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023	2023:2020
Liczba aktywnych licencji wspólnotowych	36 511	37860	44 499	45 565	24,7%
Liczba wypisów pojazdy pow. 3,5 t	256 352	280 776	292 793	304 943	19%
Liczba wypisów pojazdy 2,5 t-3,5 t	-	-	31 376	36 120	15% (2023:2022)
Liczba zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	23 131	25303	33 206	30901	34%

- brak obowiązku ubiegania się o licencję wspólnotową

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sprawozdań GITD za 2023, 2022, 2021, 2020 Warszawa GITD 2024, 2023, 2022, 2021.

Liczba aktywnych licencji wspólnotowych na koniec 2023 roku wyniosła 45,5 tys.; wypisów z licencji 304 tys., a uwzględniając pojazdy, które od 2022 również muszą mieć wypisy (2,5t-3,5t) przekroczyła 341 tys.

Pozytywnie należy ocenić zmiany w zakresie jakości taboru w przedsiębiorstwach transportu ciężarowego, którym świadczone są usługi na rynku UE przez polskich przewoźników.

3. Bariery wejścia jako determinanta rozwoju przedsiębiorstw transportu ciężarowego

Od rozpoczęcia transformacji w Polsce bariery wejścia na rynek transportu ciężarowego, a więc podstawowa składowa decydująca o poziomie konkurencji na rynku usług transportowych, ulegały wielokrotnym zmianom. W tym zakresie można wyróżnić następujące etapy (lata) oraz regulacje z tym związane:⁴

- A. Lata 1989-1991, **liberalne** podejście w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika – brak wymagań administracyjnych, finansowych.
- B. Lata 1992-1997, międzynarodowy transport ciężarowy objęty został **koncesjonowaniem** oraz obowiązkiem uzyskania specjalnych zezwoleń. W ciągu 7 lat Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wydało blisko 24 tys. koncesji. koncesje były wydawane na pojazdy a nie na przedsiębiorstwa; określony był w nich zakres przestrzenny ważności. Niespełna 20 tys. uprawniało do przewozów pomiędzy wszystkimi państwami.
- C. Lata 1999-2001, wprowadzono kontyngentowanie **koncesji**. Generalnie w tym okresie mocno ograniczono wydawanie koncesji.
- D. Lata 2002-2004, działalność przewozowa została uregulowana koniecznością posiadania przez przedsiębiorstwo transportu ciężarowego **licencji**. Jej uzyskanie było uwarunkowane spełnieniem kilku warunków tj. posiadaniem certyfikatu kompetencji zawodowych, legitymowaniem się odpowiednim zabezpieczeniem finansowym, dysponowaniem właściwym taborem samochodowym oraz posiadaniem zaświadczenie o niekaralności. Licencje były wydawane na przedsiębiorstwo. Nie było ograniczeń co do liczby jej wpisów.
- E. Od 2004. działalność międzynarodowego transportu ciężarowego jest regulowana poprzez uzyskanie **licencji wspólnotowej**. Można ją było otrzymać po spełnieniu warunków ustawy o transporcie drogowym. Dokumenty pozwalały na swobodne świadczenie usług z wyłączeniem tzw. kabotażu małego (uwolnienie od 2009 r) Wprowadzenie licencji wspólnotowych zliberalizowało zasady dostępu do rynku UE. Jednocześnie wzrosła liczba firm o nie się ubiegających. Liczba wpisów licencji wspólnotowych na dzień 1.05.2004 wynosiła ok 45 tys., a do końca tego roku wzrosła do blisko 60 tys.

⁴ Szerzej na ten temat zob. K. Bentkowska-Senator, Z. Korde, *Regulacje prawne w transporcie drogowym*, Autobusy 2016 nr 6.

F. Kolejne regulacje dotyczące zasad dostępu do rynku oraz zawodu przewoźnika międzynarodowego transportu ciężarowego związane były wprowadzonym pakietem drogowym (3 Rozporządzenia z 2009) oraz Pakietem Mobilności (2020).

4. Zagrożenia rozwoju przedsiębiorstw transportu ciężarowego

Podstawowe zagrożenie dla funkcjonowania przedsiębiorstw transportu międzynarodowego stanowi:

- brak kierowców,
- rosnące koszty działalności,
- nieuczciwa konkurencja.

Brak kierowców po części rekompensowany jest poprzez zatrudnienie ich z innych państw. Informacji na ten temat dostarczają dane związane ze świadectwem kierowców.

Na koniec grudnia 2023 r. ważnych wydanych świadectw kierowców przez GITD było ponad 162 tys. Około połowy zostało wydane kierowcom z Ukrainy. Drugą ważną grupę, która otrzymała świadectwa, są kierowcy z Białorusi – ok. 56 tys. wydanych świadectw.

Mniejsza podaż kierowców i ogólnie pracowników niesie za sobą konsekwencje wzrostu kosztów dla przedsiębiorstw transportu ciężarowego. Poza tym na presję związaną ze wzrostem wynagrodzeń wpływ ma inflacja. Warto również zwrócić uwagę na istotną rolę kursu walutowego w kontekście inflacyjnym. Przy takim wzroście inflacji stabilny kurs walutowy (a w ostatnim czasie widoczny jest wzrost wartości złotówki) oznacza niższe wpływy w PLN z tytułu świadczonych usług w państwach strefy euro (czy też w razie rozliczania się z kontrahentem w euro).

Przedstawione w niniejszym opracowaniu dane statystyczne wskazują na rosnącą konkurencję na rynku przewozów międzynarodowych. Szczególnie ważna jest informacja związana z liczbą wypisów licencji wspólnotowych, która potwierdza coraz większą liczbę pojazdów ciężarowych z Polski operujących na rynku UE.

Istotny wpływ na poziom konkurencji mają też przewoźnicy z innych państw, którzy mogą dokonywać przewozów bez stosownych zezwoleń. Taka sytuacja oznacza, że nie muszą oni spełniać części norm np. wynikających z PM. Jest to niekorzystne zjawisko dla przewoźników z państw UE i może stanowić przesłankę dla określenia jako nieuczciwej oferty cenowej określonej poniżej kosztów wytworzenia usług.

Dla przewoźników transportu ciężarowego problemem są pośrednicy. Czasami w procesie przewozowym występuje ich kilku. Pośrednicy odsprzedają zlecenie przewoźnikom drogowym, zatrzymując stosowną prowizję. Czasami (np. przy podróżach powrotnych) oferowana kwota za przewoźne jest niższa niż koszt przewozu, co oznacza że przewoźnik – w przeciwieństwie do pośrednika – ponosi stratę na działalności gospodarczej. Dodatkowo należy podkreślić nierównowagę prawną pomiędzy pośrednikami a przewoźnikami. Większe wymagania ciążyą na przewoźnikach.

Z drugiej strony bez udziału pośredników trudno byłoby znaleźć ładunki (powrotne) przewoźnikom drogowym. Być może rozwiązaniem byłby rozwój przedsiębiorstw przewozowych o komórki związane z poszukiwaniem i pośrednictwem w zakresie przewozów ładunków.

Przesłankę dla wprowadzenia kalkulatora stawek minimalnych jest zabezpieczenie interesów finansowych przedsiębiorstw transportu ciężarowego w kontekście ich ochrony przed nieuczciwą konkurencją. Jego wprowadzenie powinno uchronić małe i średnie przedsiębiorstwa przed upadłością. Brak podjęcia działań wspierających tę grupę przedsiębiorstw może w przyszłości doprowadzić do sytuacji, w której na rynku pozostaną duże przedsiębiorstwa, dyktujące ceny na usługi transportowe. Rynek będzie charakteryzował się niższym poziomem konkurencji.

Z założenia kalkulator stawek minimalnych nie powinien mieć wpływu na wzrost ceny na rynku. Wynika to z faktu, że z założenia ceny za usługi pozostaną bez zmian, natomiast nastąpi przesunięcie części marży pośredników do przewoźników.

Podsumowując, problem nieuczciwej konkurencji na rynku przewozów ciężarowych istnieje. W tym kontekście warto rozpocząć dyskusję nt. możliwości wprowadzenia kalkulatora stawek minimalnych rozpoznając jak zostało to na wstępie określone zasięg jego oddziaływania oraz podmiotów, które by on obowiązywał.

Przesłankę ekonomiczną dla jego wprowadzenia jest zapewnienie uczciwej konkurencji na rynku oraz zrównoważony rozwój przedsiębiorstw transportu ciężarowego. Samo wprowadzenie kalkulatora bez zapewnienia dobrego aparatu kontroli mija się z celem. Minimalne stawki za przewóz ładunku wprowadzono w Brazylii (2018) oraz na Węgrzech (2024), co przedstawiono w dalszej części opracowania.

3. Minimalne stawki za przewóz ładunków w innych państwach

3.1. Węgry

1. Wyniki wstępnych badań prowadzonych przez autorów wskazują, że jedynym krajem UE, w którym obowiązują obecnie minimalne stawki za przewóz ładunków są Węgry. W przeszłości sztywne stawki obowiązywały m.in. we Włoszech oraz w Hiszpanii. W tym ostatnim kraju rozważany był powrót do poprzednich rozwiązań. Wprowadzenie minimalnych stawek rozważa się także w Rumunii.
2. Na Węgrzech przepisy o minimalnych stawkach za przewóz ładunków wprowadzone zostały rozporządzeniem rządowym 686/2023 (XII.29.) zmieniającym rozporządzenie w sprawie przewozów drogowych⁵. Przepisy te weszły w życie w dniu 29 stycznia 2024 r. Rozporządzenie 686/2003 wprowadziło nowe przepisy do rozporządzenia

⁵ 686/2023. (XII. 29.) Korm. rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről szóló 120/2016. (VI.7.) Korm. rendeletmódosításáról.

rządowego 120/2016 (7.VI.) w sprawie umów o transport drogowy⁶. W nowym art. 2 ust. 1a rozporządzenia zdefiniowano pojęcie tzw. minimalnej podstawowej stawki za usługę. Tę minimalną stawkę oblicza się jako trzykrotność opłat drogowych proporcjonalnie do odległości oraz kosztów paliwa ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, przy czym koszty paliwa uzależnione są od kategorii pojazdów. Przepisów o stawce minimalnej nie stosuje się przy tym do pojazdów o DMC poniżej 3,5 tony. Następnie w przepisach dotyczących treści umowy przewozu wskazano, że wysokość przewoźnego ustalonego na podstawie umowy przewozu nie może być niższa niż wysokość minimalnej stawki podstawowej za usługę (art. 3 ust. 4 rozporządzenia). Zasady tej nie stosuje się jednak w sytuacji, w której przewoźnik jest ustawowo zwolniony z opłat drogowych (art. 3 ust. 5 rozporządzenia). Uregulowano także sytuacje, w której przy przewozie wykorzystywane są bezpłatne odcinki dróg (art. 3 ust. 6 rozporządzenia) oraz zawierania umów z operatorami pocztowymi (art. 3 ust. 7 rozporządzenia).

3. Wskazane wyżej przepisy o minimalnej podstawowej stawce za usługę uzupełnione są przepisami dotyczącymi minimalnej stawki za udział w załadunku lub rozładunku. Zgodnie z art. 7 ust. 6 rozporządzenia przewoźnik zobowiązany jest do pobierania opłaty za załadunek i sortowanie palet, której wartość nie może być niższa niż 10975 HUF za godzinę, jako rekompensatę za udział przewoźnika w załadunku. Czas załadunku i sortowania palet liczy się od momentu, gdy towar jest gotowy do odbioru lub dostawy zgodnie z umową, do momentu zakończenia załadunku. Obowiązek pobrania opłaty istnieje zarówno wtedy, gdy strony przewidziały w umowie udział przewoźnika w załadunku, jak również, gdy mimo braku takiego uzgodnienia, przewoźnik bierze udział w załadunku. Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia „Jeżeli przewoźnik jest gotowy do odbioru lub dostawy w czasie określonym w umowie, ale załadunek towaru nie zostanie zakończony w ciągu jednej godziny po tym czasie, okres wykraczający poza ten czas, z wyjątkiem przypadku udziału przewoźnika w załadunku i sortowaniu palet zgodnie z art. 7 ust. 6, uznaje się za przestój, za który przewoźnik pobiera oddzielną opłatę. Opłata za przestój nie może być niższa niż 8636 HUF za godzinę”.
4. Na marginesie dodać należy, że zgodnie z art. 11 ust. 4 rozporządzenia „W przypadku przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników, przewoźnik, któremu nadawca zlecił przewóz może skorzystać z usług nie więcej niż jednego innego podwykonawcy do wykonania danej umowy przewozu. Umawiające się strony mogą postanowić inaczej”.
5. Podkreślić trzeba, że wskazane wyżej przepisy obowiązują jedynie w przewozach krajowych, co wynika z zakresu zastosowania rozporządzenia (art. 1 ust. 1 rozporządzenia).

⁶ 120/2016. (VI. 7.) Korm. rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről, zwane dalej **rozporządzeniem**.

6. Przepisy rozporządzenia 120/2016 mają charakter cywilnoprawny. Rozporządzeniem 686/2023 nie wprowadzono żadnych kar administracyjnych za nieprzestrzeganie przepisów o minimalnej podstawowej stawki za usługę.
7. Omawiane przepisy obowiązują zbyt krótko, by można było ocenić, czy spełniają one przypisaną im funkcję. Takiej oceny można by dokonać dopiero po upływie dłuższego czasu ich stosowania.

3.2. Brazylia⁷

1. Warto także wspomnieć o rozwiązaniach brazylijskich, które funkcjonują już od 6 lat. Pod wpływem protestów przewoźników brazylijskich w 2018 r. zdecydowano na terytorium tego kraju wprowadzić stawki minimalne za przewozy ładunków. Stawki są dwukrotnie w ciągu roku regulowane przez państwo (styczeń/lipiec). Możliwe jest także ich podniesienie gdy ceny paliw wzrosną powyżej 10%. Od lipca 2021 stawki minimalne zostały ustalone na poziomie od 1,35 do 5,16 PLN za kilometr.
2. Pandemia oraz kryzys na Ukrainie zapoczątkowały w Brazylii dyskusję na temat zasadności stawek w czasie kryzysu. Generalnie tempo wzrostu stawek na poziomie (10-15%) nie pokrywa wysokiej inflacji, która występuje w Brazylii (sam wzrost cen paliw to 25%). Ponadto przepisy zakładają, że w przypadku podróży na próżno, koszt takiej podróży powinien pokryć nadawca. Dotyczy to sytuacji, kiedy trudno jest znaleźć ładunek powrotny. Krytykami systemu są m.in. rolnicy, dla których stawki przewozu zdecydowanie wzrosły obniżając konkurencyjność ich płodów rolnych.
3. Inne elementy na które warto zwrócić uwagę to:
 - duża trudność kontroli przewoźników z uwagi na ich dużą liczbę,
 - system kar, które dla nadawcy wahają się od 550-10500 reali (ok. 440 - 8400 PLN),
 - pojazdy elektryczne, które nie są ujęte w systemie z uwagi na trudny do określenia koszt transportu, stąd stanowi to sposób na „obejście” systemu,
 - składowe ceny minimalnej tj. koszt eksploatacji samochodu ciężarowego liczba osi, odległość, rodzaj przewożonego ładunku, opłaty drogowe, zysk.
4. Stawki są publikowane przez Brazylijską Narodową Agencję Transportu Lądowego (Brazil's National Land Transport Agency – ANTT)).

4. Założenia dotyczące wprowadzenia w Polsce kalkulatora minimalnych stawek za przewóz ładunków

1. Wprowadzenie minimalnych stawek za przewóz ładunków musiałoby być dokonane w drodze ustawy, która ewentualnie upoważniałaby ministra właściwego do spraw transportu drogowego do wydania rozporządzenia precyzującego zagadnienia

⁷<https://40ton.net/system-stawek-minimalnych-za-przewozy-najnowszy-przyklad-z-konkretnymi-liczbami/>

techniczne. Kwestia miejsca regulacji jest wtórna, jednak ze względu na charakter regulacji (raczej publiczno- niż prywatnoprawny) wydaje się, że najwłaściwszym rozwiązaniem byłaby odpowiednia zmiana ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁸.

2. Nowe przepisy powinny wprowadzać zasadę ogólną, zgodnie z którą zakazane jest stosowanie niższej stawki za wykonanie usługi przewozu niż stawka minimalna. Konieczne byłoby zdefiniowanie usługi przewozu jako usługi przewozu drogowego w ramach którego miejsce załadunku lub miejsce rozładunku albo oba te miejsca znajdują się na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Należałoby także rozważyć wprowadzenie pewnego minimalnego dystansu między miejscem załadunku oraz miejscem rozładunku, od którego uzależniony byłby obowiązek stosowania stawki minimalnej. Dystans taki mógłby wynosić np. 100 km. Konieczne byłoby także wyłączenie pewnych kategorii pojazdów (np. poniżej 3,5 tony) oraz przewozów specjalnych (np. przewozów ponadgabarytowych) spod obowiązywania nowej regulacji. Istotne jest natomiast, by system obejmował także różnego rodzaju pośredników, którzy nie wykonują przewozu samodzielnie, ale zlecają jego wykonanie w całości podwykonawcom.
3. Sposób obliczania stawki powinien być przedmiotem dalszych badań. Niewątpliwie można by wykorzystać doświadczenia węgierskie i brazylijskie. Należałoby uwzględnić przede wszystkim kategorię pojazdu, dystans, stawki opłat drogowych, opłaty za promy i mosty itp. Przy wyliczaniu odpowiedniej stawki konieczne byłoby natomiast branie pod uwagę takich elementów jak czas przewozu, ceny paliwa, obciążenia socjalne, podatki itp. oraz minimalny poziom zysku. Konieczne byłoby także wzięcie pod uwagę opłat za usługi dodatkowe, załadunek i rozładunek itp.
4. Od strony technicznej niezbędne byłoby udostępnienie na stronie internetowej kalkulatora stawek za przewóz ładunków, który pozwalałby generować wysokość minimalnej stawki po przekazaniu przez przewoźnika parametrów usługi przewozu. Każde zapytanie generowałoby unikalny numer, którego podanie w zleceniu, fakturze czy liście przewozowym pozwalałoby łatwo wykazać, że przewoźnik zastosował stawkę nie niższą niż minimalną. Jak się wydaje najbardziej skutecznym środkiem byłoby zobowiązanie przewoźników do każdorazowego skorzystania z kalkulatora stawki usługi za przewóz ładunków i wygenerowanie unikalnego numeru zapytania w odpowiednich dokumentach. Takie rozwiązanie uniemożliwiłoby obchodzenie systemu oraz ułatwiłoby kontrolę stosowania przepisów. Byłoby znacznie skuteczniejsze niż kalkulator o charakterze fakultatywnym.
5. Kalkulator powinien być bezpłatny i ogólnodostępny. Zarządzanie kalkulatorem powinno pozostawać w gestii ministra właściwego ds. transportu lub cyfryzacji.

⁸ Tekst jedn. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.

6. Przepisy wprowadzające minimalne stawki za przewóz ładunków musiałyby być oczywiście uzupełnione o odpowiednie przepisy zapewniające kontrolę nad ich stosowaniem. Do dyskusji pozostaje podmiot sprawujący kontrolę – czy powinna to być Inspekcja Transportu Drogowego czy raczej Krajowa Administracja Skarbowa, która ma duże doświadczenie w zarządzaniu systemem teleinformatycznym SENT. Także sposób sprawowania kontroli (czy powinna być sprawowana na drodze czy w siedzibie przedsiębiorcy) powinien zostać ustalony w toku dalszych prac. Wydaje się, że w wielu wypadkach wystarczające byłoby sprawdzenie dokumentów dotyczących przewozu, a zwłaszcza czy wskazano w nich unikalny numer zapytania i czy wysokość zastosowanej stawki za przewóz towarów jest prawidłowa.
7. Nieprzestrzeganie przepisów ustawy powinno skutkować nałożeniem kar o charakterze administracyjnym. Można także rozważyć sankcję cywilnoprawną wzorowaną na art. 539 k.c. dotyczącym ceny minimalnej⁹.

5. Dopuszczalność wprowadzenia minimalnych stawek za przewóz ładunków w Polsce w świetle Konstytucji oraz prawa UE

5.1. Konstytucyjna zasada wolności gospodarczej a możliwość wprowadzenia minimalnych stawek za przewóz ładunków

1. Jedną z podstawowych zasad konstytucyjnych gwarantowanych Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.¹⁰ jest zasada wolności gospodarczej. Zgodnie z art. 20 Konstytucji „Społeczna gospodarka rynkowa oparta na wolności działalności gospodarczej, własności prywatnej oraz solidarności, dialogu i współpracy partnerów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej”. Zasadę tę precyzuje art. 22 Konstytucji przewidujący, że „Ograniczenie wolności działalności gospodarczej jest dopuszczalne tylko w drodze ustawy i tylko ze względu na ważny interes publiczny”. W świetle tych przepisów konieczne jest ustalenie czy wprowadzenie obowiązku stosowania minimalnych stawek za przewóz ładunków mogłoby być uznane za ograniczenie wolności gospodarczej, a jeśli tak, to czy byłoby to ograniczenie dopuszczalne w świetle art. 22 Konstytucji.
2. Strukturalnymi składnikami modelu społecznej gospodarki rynkowej są – obok praw socjalnych – trzy wolności rynkowe, które pozwalają na samodzielne i odpowiedzialne kształtowanie wolnego rynku. Wolności te to: wolność konkurencji, wolność umów

⁹ Zgodnie z tym przepisem „Jeżeli w miejscu i czasie zawarcia umowy sprzedaży obowiązuje zarządzenie, według którego za rzeczy danego rodzaju lub gatunku nie może być zapłacona cena niższa od ceny określonej (cena minimalna), sprzedawcy, który otrzymał cenę niższą, przysuguje roszczenie o dopłatę różnicy”.

¹⁰ Dz.U. Nr 78, poz. 483 z późn. zm., zwana dalej **Konstytucją**.

oraz wolność stowarzyszania¹¹. Niewątpliwie jednym z istotnych elementów wolności konkurencji i wolności umów jest możliwość swobodnego kształtowania cen. Swoboda przedsiębiorców w tym zakresie nie jest jednak nieograniczona. Ustalanie cen powinno bowiem uwzględniać wymogi uczciwej konkurencji. Z tych względów nie są np. dopuszczalne wszelkiego rodzaju zmony cenowe, jak również stosowanie cen dumpingowych, tzn. poniżej kosztów wytworzenia towaru lub – w przypadku usług – poniżej kosztów ich świadczenia. Stosowanie cen dumpingowych w celu eliminacji innych przedsiębiorców jest czynem nieuczciwej konkurencji w rozumieniu art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji¹². Zakaz wskazanych praktyk w żadnym wypadku nie może być przy tym uznany za ograniczenie wolności konkurencji, ale jest elementem istoty tej wolności. Dodatkowo wspomnieć należy, że państwo ma obowiązek chronić zasady uczciwej konkurencji poprzez eliminowanie praktyk, które konkurencję tę naruszają lub jej zagrażają.

3. Mimo że ceny w gospodarce wolnorynkowej są co do zasady ustalane przez samych przedsiębiorców, od zasady tej istnieją wyjątki. Na potrzeby niniejszego opracowania warto wskazać na te wyjątki, które dotyczą transportu. Zgodnie z postanowieniem art. 11b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹³ „Rada gminy może ustalać ceny za przewozy taksówkami na terenie gminy. W mieście stołecznym Warszawie uprawnienia te przysługują Radzie Warszawy”. Przepis art. 11c wskazanej ustawy stanowi, że ceny te mają charakter cen maksymalnych. Podobne rozwiązanie odnosi się do cen za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich (art. 50a i art. 50b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym)¹⁴. W przedstawionych przypadkach dopuszczalne jest ustalanie cen maksymalnych, co bezpośrednio służyć ma ochronie użytkowników usług. Przykłady te wskazują jednak, że swoboda w kształtowaniu cen także w gospodarce rynkowej doznaje ograniczeń.
4. Jak wspomniano powyżej w świetle art. 22 Konstytucji należy postawić pytanie o to czy wprowadzenie minimalnych stawek za przewóz ładunków mogłoby być uważane za ograniczenie wolności gospodarczej. Na pytanie takie należy odpowiedzieć przecząco. W wyroku z dnia 19 stycznia 2010 r. (SK 35/08)¹⁵ Trybunał Konstytucyjny wskazał, że „Właściwe ograniczenia wolności prowadzenia działalności gospodarczej to takie regulacje prawne, które formułują bezwzględne lub względne zakazy podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej. Zakazy o charakterze bezwzględnym mogą dotyczyć zarówno aspektu podmiotowego, jak i przedmiotowego

¹¹ K. Zaradkiewicz (w:) M. Safjan, L. Bosek, *Konstytucja RP. Tom I. Komentarz do art. 1 – 86*, Warszawa 2016, nb 46.

¹² Tekst jedn. z 2022 r. poz. 1233 z późn. zm. Dalej **u.z.n.k.**

¹³ Tekst jedn. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.

¹⁴ Tekst jedn. Dz.U. z 2023 r. poz. 2778.

¹⁵ OTK Seria A 2010 nr 1, poz. 2.

analizowanej wolności”. Tylko więc bezwzględne lub względne zakazy prowadzenia działalności gospodarczej (np. wprowadzanie wymogu uzyskania koncesji czy zezwolenia) są ograniczeniami w rozumieniu art. 22 Konstytucji (punkt 1.9. uzasadnienia wyroku). W tym samym wyroku Trybunał stwierdził, że takiego charakteru nie mają regulacje ustawowe o uniwersalnym charakterze, odnoszące się do wszystkich przedsiębiorców, które stawiają im wymagania i obowiązki m.in. w zakresie ochrony konkurencji i konsumentów (punkt 1.8. uzasadnienia wyroku). Z tych względów należy uznać, że przepisy, które wprowadzałyby minimalne stawki przewozowe w przewozie towarów nie byłyby ograniczeniami wolności gospodarczej w rozumieniu art. 22 Konstytucji. Nie ma zatem konieczności badania ich ewentualnej zgodności z tym przepisem.

5. Niezależnie jednak od tego nie ulega wątpliwości, że przepisy dotyczące minimalnych stawek przewozowych miałyby na celu ochronę ważnego interesu publicznego jakim jest zachowanie zasad uczciwej konkurencji oraz wyeliminowanie praktyk, które tym zasadom zagrażają
6. Jest oczywiste, że przy konstruowaniu regulacji dotyczącej minimalnych stawek przewozowych konieczne jest uwzględnienie innych zasad konstytucyjnych, takich jak np. zasada równości wobec prawa. Kwestie te wymagają analizy na dalszym etapie.

5.2. Swoboda świadczenia usług w UE a minimalne stawki za przewóz ładunków

1. Swoboda świadczenia usług jest jedną z podstawowych swobód, na której opiera się jednolity rynek UE. Podstawowe zasady dotyczące tej swobody zostały uregulowane w art. 56 – 62 Traktatu z dnia 25 marca 1957 r. o funkcjonowaniu Unii Europejskiej¹⁶. Zgodnie jednak z art. 58 ust. 1 TFUE „Swobodę przepływu usług w dziedzinie transportu regulują postanowienia tytułu dotyczącego transportu”. Przepis ten odsyła zatem do przepisów tytułu VI TFUE, art. 90 – 100.
2. Transport jest jedną z dziedzin, w których UE przysługują kompetencje dzielone z państwami członkowskimi (art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE). Kompetencje dzielone stanowią najczęściej spotykany typ kompetencji UE, a najważniejszą ich właściwością jest tzw. efekt zajętego pola. Obecnie wyrażony on został w art. 2 ust. 2 TFUE, zgodnie z którym „Jeżeli Traktaty przyznają Unii w określonej dziedzinie kompetencję dzieloną z Państwami Członkowskimi, Unia i Państwa Członkowskie mogą stanowić prawo i przyjmować akty prawnie wiążące w tej dziedzinie. Państwa Członkowskie wykonują swoją kompetencję w zakresie, w jakim Unia nie wykonała swojej kompetencji”. Ustalenie strefy „zajętego pola” niejednokrotnie nastrocza pewne trudności. Na pierwszy rzut oka wydaje się jednak, że zagadnienia dotyczące stawek za przewóz ładunków nie były do tej pory regulowane na poziomie UE. Pozwala to na przyjęcie, że

¹⁶ Tekst jedn. Dz.U. z 2004 r., nr 90, poz. 864/2 z późn. zm, dalej TFUE.

państwa członkowskie zachowały swoje kompetencje w tym zakresie. Innymi słowy wprowadzenie przez państwo obowiązku stosowania minimalnych stawek za przewóz ładunków nie wkracza w sferę zajęta przez UE.

3. Cele traktatów dotyczące transportu realizowane są w ramach tzw. wspólnej polityki transportowej (art. 90 TFUE). W ramach tej polityki organy UE m.in. ustanawiają „wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium Państwa Członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej liczby Państw Członkowskich”. Nie wyklucza to działań w tym zakresie podejmowanych przez państwa członkowskie (do czasu przyjęcia odpowiednich środków przez UE) jednak przepisy wprowadzane przez państwa nie mogą być mniej korzystne w stosunku do przewoźników z innych państw w porównaniu z przewoźnikami krajowymi (tzw. klauzula *standstill*) (art. 92 TFUE). Jak się wydaje przepisy dotyczące minimalnych stawek za przewóz ładunków nie pozostawałyby w sprzeczności z klauzulą *standstill*, gdyż miałyby obowiązywać wszystkich przewoźników, niezależnie od kraju ich pochodzenia.
4. Nie wydaje się także, by minimalne stawki za przewóz ładunku mogły być uznane za sprzeczne z art. 96 ust. 1 TFUE. Zgodnie z tym przepisem „Zakazane jest narzucanie przez Państwo Członkowskie w zakresie transportu wykonywanego wewnątrz UE stosowania stawek i warunków zawierających jakikolwiek element wsparcia lub ochrony jednego lub kilku przedsiębiorstw bądź poszczególnych gałęzi przemysłu, chyba że jest ono dozwolone przez Komisję”. Minimalne stawki za przewóz ładunków miałyby charakter uniwersalny, nie prowadziłyby zatem do wsparcia „jednego lub kilku przedsiębiorstw bądź poszczególnych gałęzi przemysłu”. Niedyskryminacyjny charakter stawek, takich samych dla wszystkich przewoźników, eliminowałby zarzut o faworyzowanie w ten sposób przewoźników krajowych.
5. Mimo że jak wspomniano na wstępie swoboda przepływu usług w transporcie regulowana jest przepisami tytułu VI TFUE, regulacje prawa pochodnego potwierdzają, że zasada swobody świadczenia usług oraz inne swobody rynku wewnętrznego obowiązują także w ramach wspólnej polityki transportowej¹⁷. Z tych względów należałoby także rozważyć, czy wprowadzenie minimalnych stawek za przewóz ładunków nie ograniczałoby traktatowej swobody świadczenia usług. W orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości przyjmuje się, że zgodność wprowadzonego środka z prawem UE, wymaga by:
 - środek nie naruszał zasady dyskryminacji;
 - środek był uzasadniony nadrzędnym interesem ogólnym;
 - środek spełniał wymogi proporcjonalności;
 - środek nie był motywowany wyłącznie celem gospodarczym.

¹⁷ Por. w szczególności motyw 2 i 4 rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.Urz. UE L 300 z 14.11.2009, s. 72-87).

6. Zgodność środka wprowadzającego minimalne stawki za przewóz ładunków z wskazanymi wyżej wymogami wymagałaby odrębnej analizy. Można jednak ostrożnie założyć, że środek ten mógłby zostać ukształtowany w taki sposób, by wymogi te zostały spełnione. Wymóg niedyskryminacji byłby spełniony przez uniwersalny charakter przepisów o minimalnych stawkach za przewóz ładunków. Stawki takie na pewno nie prowadziłyby do dyskryminacji bezpośredniej, wydaje się jednak, że nie miałyby pośredniego skutku dyskryminującego. Omawiany środek dałoby się uzasadnić nadrzędnym interesem ogólnym oraz ukształtować tak, by był proporcjonalny do zamierzonego celu. Możliwe jest także wykazanie, że nie jest on motywowany tylko celem gospodarczym – miałby bowiem zapewnić uczciwą konkurencję i wyeliminować nieuczciwe praktyki z korzyścią dla wszystkich uczestników rynku.
7. Trybunał Sprawiedliwości wypowiedział się na temat sztywnych stawek transportowych co najmniej dwukrotnie. W wyroku z dnia 5 października 1995 r. (C-96/94)¹⁸ Trybunał¹⁹ nie wykluczył wprowadzenia przez państwo członkowskie przepisów zatwierdzających taryfy za przewozy drogowe na podstawie propozycji przedłożonych przez komitet złożonych z przedstawicieli władz publicznych i zainteresowanych przedsiębiorców. Trzeba przy tym zauważyć, że w tym przypadku większe wątpliwości wywoływał problem udziału samych zainteresowanych przewoźników w ustalaniu wysokości stawek, który to problem nie powstałby, gdyby stawka minimalna była ustalana przez władzę publiczną. Podobne stanowisko Trybunał zajął w wyroku z dnia 17 listopada 1993 r. (C-185/91)²⁰. Oczywiście obydwa orzeczenia zostały wydane w nieco odmiennym kontekście, kiedy rynek przewozów drogowych nie był tak zliberalizowany. Możliwe jest jednak powoływanie się na nie w celu uzasadniania dopuszczalności wprowadzenia stawek minimalnych.
8. Podsumowując można ostrożnie stwierdzić, że wprowadzenie stawek minimalnych za przewóz ładunków nie naruszałoby prawa UE. Kwestia ta wymaga jednak głębszego zbadania podczas prac nad odpowiednim środkiem realizującym zamierzony cel.

¹⁸ *Centro Servizi Spediporto Srl przeciwko Spedizioni Marittima del Golfo Srl.*, ECLI:EU:C:1995:308.

¹⁹ Wówczas Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

²⁰ *Bundesanstalt für den Güterfernverkehr przeciwko Gebrüder Reiff GmbH & Co. KG*, ECLI:EU:C:1993:886.