



WEI



IER



2024

RAPORT

UKRAIŃSKA DROGA DO UNII EUROPEJSKIEJ. POLSKIE DOŚWIADCZENIA



 **SEKTOR TRANSPORTOWY**

UKRAIŃSKA DROGA DO UNII EUROPEJSKIEJ

POLSKIE DOŚWIADCZENIA

SEKTOR TRANSPORTOWY

*Projekt „Ukraińska droga do Unii Europejskiej. Polskie doświadczenia”
jest współfinansowany przez Foundation Open Society Institute
we współpracy z Open Society Foundation oraz International
Renaissance Foundation.*



WEI



IER



Spis treści

Wprowadzenie	4
Streszczenie	5
1. Charakterystyka polskiego transportu drogowego	7
2. Charakterystyka sektora transportu samochodowego w ukraińskiej gospodarce ...	9
3. Podstawy prawne i organizacyjne sektora w prawie europejskim	11
4. Wpływ regulacji i praktyki europejskiej na sektor transportu drogowego w Polsce ...	14
5. Podstawy prawne i organizacyjne sektora transportu samochodowego na Ukrainie ...	16
6. Wpływ europejskich regulacji i praktyk na sektor transportu samochodowego na Ukrainie	18
7. Wyzwania związane z dostosowaniem ukraińskiego sektora transportu samochodowego do standardów UE	20
8. Doświadczenia polskich firm związane z akcesją i członkostwem w UE przydatne dla Ukrainy i ukraińskich przedsiębiorców	23
9. Perspektywy współpracy polskich i ukraińskich firm w sektorze transportu drogowego na rynku europejskim oraz przykłady działań	25
10. Wzmocnienie więzi transportowych między Polską a Ukrainą na rynku europejskim ...	26
11. Rekomendacje dla Ukrainy i ukraińskich firm sektora transportu drogowego związane z przystąpieniem do UE	27

Wprowadzenie

Rosyjska inwazja w lutym 2022 r. przyspieszyła starania Ukrainy o przystąpienie do Unii Europejskiej. Umowa stowarzyszeniowa, która weszła w życie w 2014 r., z wyjątkiem pogłębionej i kompleksowej strefy wolnego handlu (DCFTA) uchwalonej w 2016 r., stanowiła podstawę przygotowań Ukrainy do przystąpienia do UE. W czerwcu 2022 r. Ukraina uzyskała status kandydata. W grudniu 2023 r. przywódcy UE podjęli decyzję o rozpoczęciu negocjacji akcesyjnych.

Biorąc pod uwagę zamiar przystąpienia Ukrainy do Unii Europejskiej, chcielibyśmy dokonać analizy doświadczeń Polski i polskich przedsiębiorców w praktycznym wdrażaniu zasad członkostwa. Regulacje Unii Europejskiej dla nowych członków są zarówno wyzwaniem, jak i szansą. Wierzimy, że doświadczenie Polski będzie bardzo cenne dla Ukrainy ze względu na historyczną, społeczną i kulturową bliskość obu krajów. Potencjał polskiej gospodarki, polskie doświadczenia z transformacji gospodarczej, budowa nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej, energetycznej i logistycznej to niewątpliwie dodatkowe atuty, także w kontekście wsparcia dla implementacji unijnych regulacji na Ukrainie. Inną kwestią jest ocena trwającej integracji gospodarczej Ukrainy z polskim i europejskim rynkiem oraz spodziewanych efektów poakcesyjnych dla obu krajów. Chcemy pochylić się nad szansami i wyzwaniami, jakie integracja europejska niesie dla gospodarek obu krajów, przygotowując partnerów do znacznie bliższych więzi gospodarczych w najbliższym czasie.

Niniejszy raport został przygotowany w ramach projektu „Ukraińska droga do Unii Europejskiej. Polskie doświadczenia”, realizowanego wspólnie przez Warsaw Enterprise Institute (Polska) oraz Institute for

Economic Research and Policy Consulting (Ukraina).

Kluczowym elementem projektu są seminaRIA eksperckie i raporty sektorowe. Chcemy skupić się na newralgicznych sektorach gospodarki, które z jednej strony mogą stanowić istotne wyzwania jako potencjalne obszary konkurencji i sporów pomiędzy polskimi i ukraińskimi przedsiębiorcami, a z drugiej strony omówić te obszary, które mogą stać się przedmiotem współpracy i wzajemnego uzupełniania się gospodarek takich jak:

- energetyka;
- żywność i rolnictwo;
- transport drogowy;
- farmacja;
- budownictwo i materiały budowlane;
- przemysł drzewny i meblarski.

Każdy raport sektorowy składa się z dwóch części. Pierwsza dotyczy polskiego spojrzenia na dany sektor gospodarki, wpływu regulacji europejskich na transformację sektora oraz rekomendacji dla strony ukraińskiej. Druga część dotyczy obecnego stanu sektora na Ukrainie, wyzwań związanych z integracją europejską oraz perspektyw współpracy między firmami z obu krajów.

Głęboko wierzymy, że nasze raporty i cały projekt będą ważnym głosem w dyskursie na temat integracji Ukrainy z Unią Europejską, dostarczą odpowiedniej wiedzy i pomogą przezwyciężyć wzajemne konflikty i nieporozumienia. Chcemy przekonać wszystkich, że przedsiębiorcy z obu krajów mogą i powinni współpracować, aby budować siłę ekonomiczną naszych krajów w oparciu o wolność i swobodę gospodarczą.

Streszczenie

Niniejszy raport na temat transportu samochodowego i współpracy polsko-ukraińskiej analizuje obecny stan, wyzwania i możliwości rozwoju w sektorach transportu drogowego obu krajów.

Polski sektor transportu drogowego jest zdominowany przez własność prywatną, z ponad 45 000 przedsiębiorstw zaangażowanych w transport międzynarodowy. Polska ma dominującą pozycję na rynku UE z pokaźną flotą około 305 000 pojazdów o masie całkowitej ponad 3,5 tony, co stanowi drugi najwyższy wskaźnik takich pojazdów na mieszkańca w Europie. Sektor korzysta z przewag konkurencyjnych, takich jak niższe koszty usług, elastyczność w zakresie wymagań transportowych i wysoka dostępność podwykonawców.

Ukraiński sektor transportu samochodowego ma kluczowe znaczenie dla gospodarki, z siecią drogową przekraczającą 200 000 kilometrów. W 2021 r. 41% ładunków pod względem masy i 20% pod względem objętości było przewożonych transportem drogowym, co podkreśla znaczenie tego środka transportu dla dostaw na krótkie odległości i importu towarów o wysokiej wartości z UE. Rosyjska inwazja poważnie wpłynęła na infrastrukturę ukraińską, powodując rozległe uszkodzenia dróg i mostów. Jednak szybkie podjęcie napraw awaryjnych wykazało odporność całego systemu.

Polski sektor transportu drogowego działa na podstawie kompleksowych ram prawnych dostosowanych do przepisów UE, w tym przepisów dotyczących przewoźników, kwalifikacji kierowców i mechanizmów wykonawczych. Kluczowe przepisy obejmują rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1073/2009, które ustanawiają

zasady dostępu do rynku transportowego i standardy operacyjne.

Ramy prawne transportu drogowego na Ukrainie opierają się na ustawie o transporcie drogowym, a Ministerstwo Infrastruktury i Agencja Bezpieczeństwa Transportu Drogowego (Ukrtransbezpeka) odgrywają kluczową rolę w regulacji i egzekwowaniu przepisów. Kraj ten dostosowuje swoje ustawodawstwo do standardów UE, koncentrując się na licencjonowaniu cyfrowym, zgodności z wymogami bezpieczeństwa i certyfikacji kompetencji zawodowych.

Polskie firmy transportu drogowego skutecznie wykorzystały swobody rynkowe UE, osiągając znaczny wzrost i dominację na rynku europejskim. Tworząc bariery, przepisy Pakietu Mobilności I zachęciły również polskie firmy do utrzymywania wysokich standardów jakości i zgodności z przepisami ochrony środowiska.

Polskie firmy stoją przed wyzwaniami związanymi z nierównym dostępem do rynku i zwiększoną konkurencją ze strony ukraińskich przewoźników. Istnieje potrzeba trwałej współpracy i budowania zaufania w celu optymalizacji stosunków dwustronnych i ograniczenia potencjalnych sporów. Ukraina stoi przed wyzwaniami związanymi z pełną zgodnością ze standardami UE, w szczególności w zakresie emisji spalin, procedur celnych i modernizacji infrastruktury drogowej. Kluczowymi obszarami wymagającymi poprawy jest infrastruktura graniczna, harmonizacja przepisów i kompetencje zawodowe.

Oba kraje powinny priorytetowo traktować inwestycje w infrastrukturę transgraniczną, w tym nowe punkty graniczne, centra logistyczne i systemy cyfrowe do płynnej

wymiany danych. Wzmocnienie kompetencji zawodowych poprzez wspólne programy szkoleniowe i procesy certyfikacji zapewni zgodność ze standardami UE. Ciągły dialog i współpraca między Polską a Ukrainą są niezbędne do rozwiązywania kwestii granicznych, promowania uczciwej konkurencji i osiągania wzajemnych korzyści gospodarczych.

Ukraina powinna skupić się na odbudowie i modernizacji swojej infrastruktury transportowej, kładąc nacisk na integrację z sieciami transportowymi UE. Wdrożenie cyfrowych

systemów licencjonowania i odprawy celnej zwiększy wydajność i przejrzystość. Dostosowanie ram regulacyjnych do standardów UE ułatwi płynniejszy handel transgraniczny i wzmocni pozycję Ukrainy na rynku europejskim.

Niniejszy wspólny raport podkreśla znaczenie strategicznego dostosowania, trwałych inwestycji i wspólnych wysiłków na rzecz wzmocnienia sektorów transportu w Polsce i na Ukrainie, zapewniając odporność, konkurencyjność i wzajemny wzrost gospodarczy.



1. Charakterystyka polskiego transportu drogowego

Polski transport drogowy jest gałęzią gospodarki w 100 proc. opartą o własność prywatną. W branży pracuje 45,5 tys. przedsiębiorstw uprawnionych do wykonywania przewozów międzynarodowych oraz około 70 tys. przedsiębiorców wykonujących przewozy krajowe. Flota środków transportowych, jaką dysponują polscy przewoźnicy drogowi, składa się z około 305 tys. pojazdów o dmc

powyżej 3,5 tony głównie powyżej 12 ton oraz 36 tys. pojazdów o dmc 2,5–3,5 tony wykonujących międzynarodowy transport drogowy na podstawie licencji wspólnotowej, 18,5 tys. pojazdów wykonujących przewozy międzynarodowe na potrzeby własne w około 6,6 tys. firm różnych sektorów gospodarki (branża spożywcza, handel, budownictwo itp.).

Tabela 1. Struktura ilościowa oraz podział

Przewóz rzeczy UE			Przewóz osób UE (autokar)	
Licencje	Wypisy*	Wypisy 2,5–3,5 t	Licencje	Wypisy
45 565	304 943	36 120	2 793	11 487

* Wypis – wyciąg z licencji w ilości odpowiedniej do zgłoszonych w ramach licencji do wykonywania transportu pojazdów.

Ważne w obrocie prawnym wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r.

Tabela 2. Przewozy na potrzeby własne

Rodzaje zaświadczeń	Zaświadczenia	Wypisy
Przewóz rzeczy	6633	18 711

Ważne w obrocie prawnym wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r.

Przewozy towarowe realizowane są w ramach różnych rodzajów usług logistycznych. Najszybciej w ostatnich latach rozwijały się usługi magazynowe i przewozów drobnicowych. Tak wynika z badania ilościowego wśród 100 menedżerów transportu, przeprowadzonego przez TLP i SpotDatę. Zamówienie na transport drogowy może być częścią szerszej operacji świadczenia usług logistycznych. Usługi takie można podzielić na różne sposoby. Przykładowy obok wykorzystane także w raporcie „Transport drogo-

wy w Polsce 2021+”:

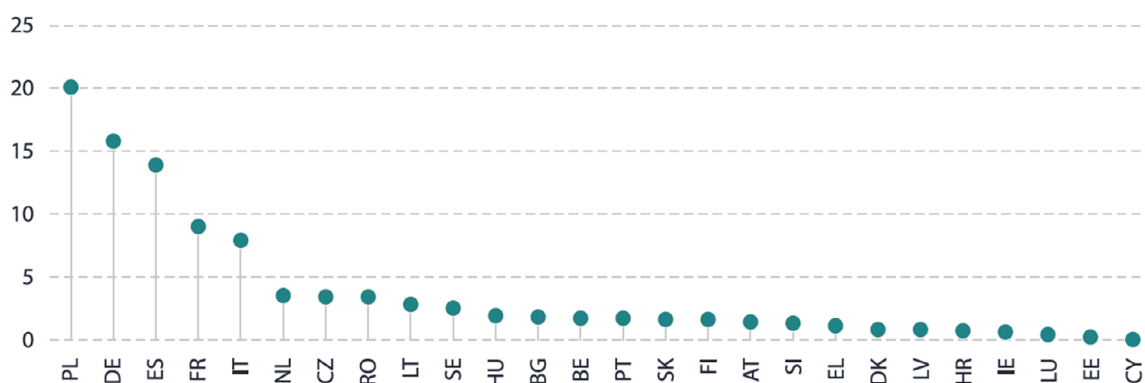
1. usługi transportu ładunków masowych,
2. usługi transportu całopojazdowego,
3. usługi transportu drobnicowego,
4. usługi transportu specjalnego (polegające na spedycji i przewozie towarów wymagających specjalnych, niestandardowych warunków przewozu),
5. usługi magazynowe,
6. usługi logistyki kontraktowej,
7. usługi kurierskie (KEP – przewóz i dystrybucja paczek o wadze do 50 kg).

Do zalet transportu drogowego można zaliczyć:

- stosunkowo niską ceną usługi,
- możliwość przewozu towarów o szczególnym znaczeniu i szczególnych wymaganiach transportu,
- dużą elastyczność pod względem terminowości,
- dużą dostępność podwykonawców,
- elastyczną ofertę przewozów drobnicowych.

Polska posiada drugi co do wielkości w Europie wskaźnik liczby pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony na mieszkańca. Wynosi on powyżej 30 pojazdów, a w ogólnej liczbie posiadaliśmy aż 738,6 tys. pojazdów ciężarowych w 2022 roku. Coroczny raport Eurostat „Key figures on european transport. 2023 edition” potwierdza dominującą pozycję polskich przewoźników w Unii Europejskiej.

Wykres 1. Udział drogowego transportu towarowego w UE według kraju rejestracji pojazdu w 2022 roku (% na podstawie tonokilometrów)



Źródło: Eurostat

Eurostat wyliczył, że w 2022 roku wśród wszystkich zatrudnionych w transporcie w Unii Europejskiej, czyli 6,1 mln osób, to 12 proc. z nich przypadało na Polskę. Łącznie w naszym kraju zatrudnionych w sektorze było 747 tys. osób. Największą grupą transportowców na kontynencie w 2022 roku legitymowała się Francja z 852 tys. osób. Udział zatrudnienia powyżej 10 proc. wśród europejskich transportowców posiadały jedynie Niemcy (11,6 proc.), Hiszpania (11,1 proc.) i Włochy (10,6 proc.). Dane potwierdzają też, że transport drogowy jest dominującą gałęzią, zatrudniającą aż 89,6 proc. spośród wskazanych 6,1 mln pracowników. Reszta przypadała na transport kolejowy, lotniczy i śródlądowy.

Z zestawień Eurostatu wynika, że nasze firmy nastawione są bardziej na transport mię-

dzynarodowy niż krajowy. Była to odmienna specyfika od całej UE, ponieważ aż 68 proc. udziału przypadało w niej jednak na przewozy krajowe. Kraje z większym procentowym udziałem aktywności międzynarodowej od Polski miały Litwa, Luksemburg, Słowenia, Rumunia, Bułgaria. Jednak w większości przypadków były to małe kraje, co może ułatwiać wysoki wskaźnik procentowy.

Polscy przedsiębiorcy transportu drogowego są największą flotą w Unii Europejskiej i wykonują w zależności od roku do około 30 proc. pracy przewozowej w całej Unii Europejskiej. W relacji z niektórymi Państwami jest to nawet 90 proc. przewozów w relacji dwustronnej oraz niekiedy do 30 proc. przewozów wewnątrz krajowych realizowanych jako kabotaż¹.

¹ Kabotaż – wykonywanie przewozów wewnątrz kraju unijnego przez przewoźników z innego kraju UE.

2. Charakterystyka sektora transportu samochodowego w ukraińskiej gospodarce

Ukraina jest dużym krajem z rozbudowaną multimodalną infrastrukturą transportową, która obejmuje sieć dróg, linii kolejowych, lotnisk i portów morskich, a także rurociągów. Transport drogowy odgrywa kluczową rolę w funkcjonowaniu gospodarki zorientowanej na eksport.

Trwająca rosyjska inwazja znacząco wpłynęła na system transportowy Ukrainy. Do grudnia 2023 roku łączne szkody w infrastrukturze wyniosły około 33,6 mld USD, w tym zniszczenie 25 000 km dróg i 344 mostów.

Sektor transportu samochodowego na Ukrainie odgrywa kluczową rolę w gospodarce kraju i sieci logistycznej. Sieć drogowa przekraczająca 200 000 kilometrów ułatwia transport ładunków i pasażerów w całym kraju i za granicę. Pomimo jej kluczowej roli, nadal istnieją wyzwania, w tym degradacja infrastruktury, skutki wojny i potrzeba modernizacji.

W 2021 r. około 41 proc. ładunków (wagowo) i 20 proc. (objętościowo) zostały prze-transportowane drogami, głównie w ramach dostaw na krótkie odległości. Samochody ciężarowe są często wykorzystywane do transportu „ostatniej mili” ciężkich ładunków i produktów rolnych oraz do importu towarów o wysokiej wartości z UE. Jednak gęstość dróg na Ukrainie jest znacznie niższa niż w przypadku europejskich krajów, a ich utrzymanie jest niewystarczające. Ocena przeprowadzona w 2016 roku wykazała, że tylko 46 proc. sieci bazowej (20 760 km dróg międzynarodowych, krajowych i regional-

nych) jest w dobrym stanie. Pozostałe drogi były w dobrym lub złym stanie. Programy rehabilitacyjne uruchomione od 2018 r. (Fundusz Drogowy i Program Rehabilitacji Dróg Państwowych) spowolniły pogarszanie się stanu dróg, ale do osiągnięcia optymalnych warunków konieczne są dalsze inwestycje.

Jakość ukraińskiej infrastruktury transportowej pozostaje w tyle za większością krajów europejskich, co podkreśla wskaźnik wydajności logistycznej Banku Światowego. Jednym z problemów jest zły stan i niska przepustowość punktów kontroli granicznej.

Brak funduszy na utrzymanie dróg wpłynął zarówno na bezpieczeństwo, jak i wydajność. Popularność prywatnych samochodów spowodowała zatłoczenie dróg miejskich, niedobór miejsc parkingowych, zanieczyszczenie środowiska i wysoki poziom stresu wśród osób dojeżdżających do pracy. Incydenty drogowe są również powszechne, a liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych jest szczególnie wysoka.

Trwająca rosyjska inwazja znacząco wpłynęła na ukraiński system transportowy. Do grudnia 2023 r. łączne szkody w infrastrukturze wyniosły około 33,6 mld USD, w tym zniszczenie 25 000 km dróg i 344 mostów. Wojna szczególnie dotknęła regiony, które były okupowane przez Rosję lub które doświadczyły przedłużających się walk pozycyjnych, takich jak Donieck, Chersoń, Ługańsk i Zaporozże, które łącznie odpowiadają za ponad 70 proc. szkód². Największe straty wynikają z zakłócenego dostępu do portów Morza Czarnego (65 proc. całkowitych strat w transporcie), podczas gdy transport drogowy odpowiada za 7 proc. szkód. Pomimo tych wyzwań, ukraiński sektor transportowy wykazał się odpornością,

² <https://ukraine.un.org/sites/default/files/2024-02/UA%20RDNA3%20report%20EN.pdf>.

szybko naprawiając drogi i mosty na odzyskanych terytoriach w regionach Charkowa, Czernihowa, Kijowa i Sum.

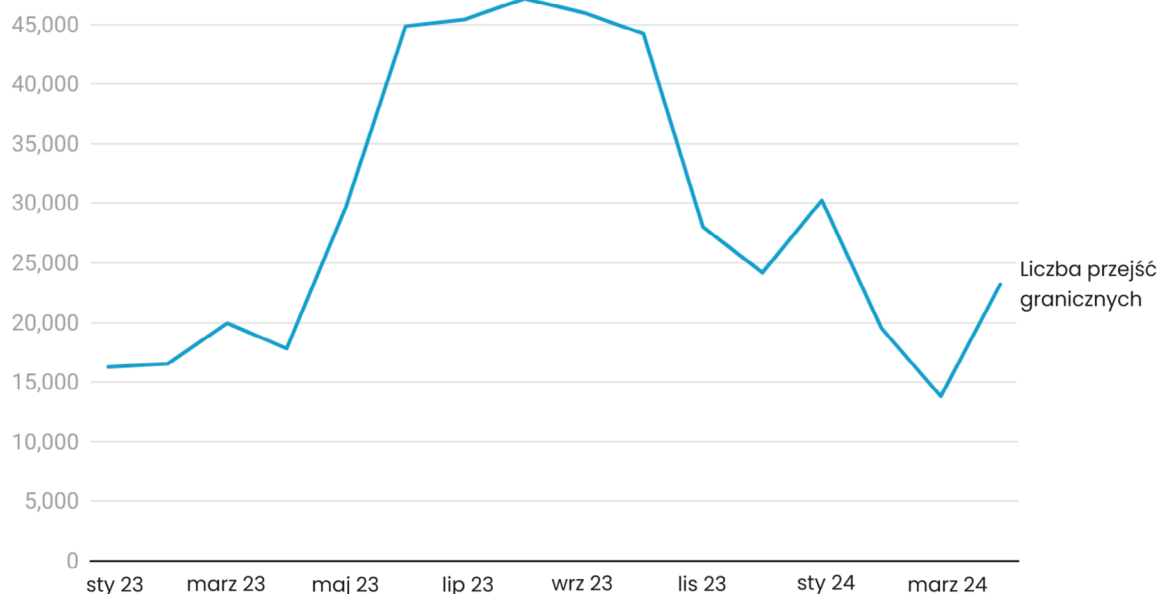
Awaryjne naprawy zostały szybko przeprowadzone na ponad 2000 kilometrów dróg, w tym autostrad i dróg szybkiego ruchu, w celu zapewnienia łączności i utrzymania szlaków logistycznych o kluczowym znaczeniu dla gospodarki kraju. Priorytetem była również odbudowa mostów, w ramach której odbudowano około 115 mostów drogowych przy użyciu konstrukcji tymczasowych, w tym 29 mostów modułowych przekazanych przez partnerów międzynarodowych. To szybkie rozmieszczenie tymczasowych mostów odegrało kluczową rolę w odtworzeniu kluczowych szlaków transportowych.

Ogólnie rzecz biorąc, odporność i wydajność ukraińskiego sektora transportowego są

widoczne dzięki jego zdolności do priorytetowego traktowania pilnych napraw przy jednoczesnej koordynacji wsparcia międzynarodowego, co ostatecznie zapewnia funkcjonalność i dostępność kluczowych szlaków logistycznych.

W 2023 r. ukraińscy przewoźnicy wykonali 362 tys. kursów do Polski, z czego 68 tys. stanowił transport paliwa, a około 15 tys. transport towarów humanitarnych. Przewozy komercyjne do Polski w 2023 r. wyniosły 280 tys. rejsów w porównaniu do 307 tys. w 2022 r. i 229 tys. w 2021 r. W związku z tym polscy przewoźnicy wykonali ponad 132 tys. kursów na Ukrainę w 2023 roku. Udział polskich przewoźników w rynku transportowym między Ukrainą a Polską spadł z 40 proc. w 2021 r. do 33 proc. w 2023 r. z powodu rosyjskiej agresji zbrojnej i zablokowania tradycyjnych szlaków handlowych.

Wykres 2. Liczba ciężarówek przekraczających granicę polsko-ukraińską



Źródło: eQueue Ukrainian service; utworzony za pomocą Datawrapper

Sektor transportu samochodowego pozostaje kluczowy dla ukraińskiej gospodarki i stabilności logistycznej, a transport drogowy przewozi znaczną część ładunków i umożliwia handel międzynarodowy. Trwające wysiłki na rzecz odbudowy i modernizacji infrastruktury po zniszczeniach wojennych

są niezbędne, a prywatne firmy logistyczne nadal odgrywają kluczową rolę w zapewnianiu nieprzerwanych przepływów w łańcuchu dostaw. Sektor wymaga stałych inwestycji i modernizacji, aby sprostać wyzwaniom i dostosować się do zmieniających się potrzeb gospodarczych.

3. Podstawy prawne i organizacyjne sektora w prawie europejskim

Polski transport drogowy funkcjonuje w ramach prawnych UE:

1. 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 uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.);
2. 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. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.);
3. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.);
4. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17).

Wskazane rozporządzenia określają unijne ramy prawne dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, wykonywania zawodu kierowcy oraz ogólne zasady wykonywania przewozów. Przepisy te uszczegółowione są w kilkunastu rozporządzeniach i dyrektywach. Wszystkie te przepisy w sposób szczegółowy i bezwzględny określają zasady działalności transportu w Unii Euro-

pejskiej. Począwszy od określenia warunków podejmowania działalności transportowej poprzez zasady wykonywania przewozów, warunki i zasady pracy kierowców, kończąc na przepisach ustalających zasady egzekwowania prawa oraz sankcjonowania osób i przedsiębiorstw.

Wykonawczo lub uzupełniając w relacji do prawa unijnego w Polsce wskazanego wcześniej obowiązuje kilka ustaw i kilkadziesiąt rozporządzeń. Do podstawowych należy wymienić:

1. Ustawę o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 728.
2. Ustawę z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 8 oraz zmiany Dz.U. z 2023 r. poz. 1720.
3. Ustawę o czasie pracy kierowców – ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 220.
4. Ustawę o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym – ustawa z dnia 28 lipca 2023 r. Dz.U. z 2023 poz. 1523.
5. Ustawę o tachografach cyfrowych – ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 324, ze zmianami poz. 1523.

Każde państwo członkowskie niezależnie od dostosowania swojego systemu prawnego do prawa unijnego musi zbudować system organizacyjny obsługi przewoźników ubiegających się o wydanie uprawnień, system nadzoru i kontroli uprawnień oraz spełniania wymagań do posiadania uprawnień przez cały okres ich posiadania.

Kluczowym dokumentem uprawniającym do wykonywania transportu w UE jako

przewoźnik unijny jest posiadanie Licencji Wspólnotowej. W Polsce jest ona wydawana w drodze decyzji administracyjnej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Wydanie licencji zgodnie z prawem UE musi być poprzedzone uzyskaniem w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. W Polsce istnieje dwutorowość prawna w tym zakresie i przedsiębiorcy, którzy planują wykonywanie wyłącznie przewozów krajowych, mogą uzyskać wymagane prawem unijnym zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika w organie samorządu terytorialnego (Starosta). Takie zezwolenie uprawnia do wykonywania przewozów wyłącznie krajowych, ale warto zaznaczyć, że uprawnia także do starania się o licencję wspólnotową tak samo jak zezwolenie wydane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Unia Europejska wymaga zorganizowania przez państwo członkowskie nadzoru i kontroli transportu drogowego. W Polsce powołana została specjalna służba kontrolna, tj. Inspekcja Transportu Drogowego (różne rozwiązania istnieją w poszczególnych państwach UE). Funkcję kontrolną realizuje Główny Inspektorat Transportu Drogowego, powołany do kontroli przestrzegania przepisów obowiązujących w zakresie wykonywania transportu drogowego i niezarobkowego przewozu osób i rzeczy oraz Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego. Utworzenie ITD nie odebrało uprawnień do kontroli transportu Policji, która posiada analogiczne uprawnienia do kontroli transportu w Polsce. Kontrole wykonywane są w firmach w celu sprawdzenia prawidłowości organizacyjnych oraz dokumentów w przedsiębiorstwie, oraz na drodze w czasie rzeczywistych przewozów. Kontrole mają przede wszystkim na celu ograniczenie negatywnych zjawisk w transporcie drogowym.

Kluczową rolę w realizacji przewozów oraz ich organizację spełnia zarządzający trans-

portem. Przepisy UE dopuszczają, że może to być zarówno właściciel lub osoba-członek organu decyzyjnego podmiotu gospodarczego, ale także pracownik najemny (osoba ta jest wyznaczona przez przewoźnika na podstawie umowy, wykonująca określone zadania w interesie przedsiębiorcy; może to być umowa o pracę bądź też umowa cywilno-prawna). Zarządzający transportem (inaczej menadżer transportu) obowiązany jest posiadać certyfikat kompetencji zawodowych – jest to uprawnienie nadawane przez uprawniony przez Państwo podmiot lub jednostkę naukową.

W organizacji transportu kluczową rolę odgrywają oczywiście kierowcy i ich rola w systemie transportowym. Prawo UE wymaga wdrożenia systemu dopuszczania kierowców oraz okresowych szkoleń w celu odnawiania i podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

W organizacji transportu kluczowi są oczywiście kierowcy oraz ich rola w systemie przewozów. Żeby kierowca mógł wykonywać przewozy, nie jest wystarczające posiadanie przez niego uprawnień w postaci prawa jazdy określonej kategorii. Prawo unijne wymaga wdrożenia systemu dopuszczenia kierowcy do zawodu oraz cyklicznych szkoleń odnawiających i podnoszących kwalifikacje zawodowe. Kierowca, żeby mógł być zatrudniony, jest obowiązany ukończyć szkolenie „kwalifikacja wstępna”, zdać egzamin przed uprawnioną jednostką organizacyjną (w Polsce są to Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego) oraz uzyskać opinie lekarza i psychologa uprawnionych do badań kierowców. Na podstawie dokumentów potwierdzających spełnienie powyższych wymagań w prawie jazdy zamieszczany jest kod „95” uprawniający do wykonywania zawodu kierowcy. Kod jest terminowy i musi być odnawiany co 5 lat poprzez odbycie szkolenia okresowego oraz ponowne badania lekarskie i psychologiczne.

Warto wskazać, że przepisy europejskie tworzą jednolity standard egzekucji przepisów, ustalony jest też katalog naruszeń, które powinny we wszystkich krajach członkowskich skutkować wszczęciem procedury badania dobrej reputacji, która może zakończyć się zawieszeniem lub cofnięciem uprawnień. Szczegóły tej jednolitej klasyfikacji określa:

- Rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8);

Przepisy UE wymagają prowadzenia szczegółowej ewidencji przedsiębiorców, wydawanych uprawnień do wykonywania przewozów oraz uprawnień personalnych osób odpowiedzialnych za organizację i wykonanie przewozów. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące integracji krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylające rozporządzenie (UE) nr 1213/2010 stanowi podstawę prawną do utworzenia w Polsce rejestru pod nazwą Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego; <https://kreptd.gitd.gov.pl>. Rejestr posiada część publiczną dostępną przez Internet umożliwiającą sprawdzenie i potwierdzenie faktycznego istnienia firm i ich zezwoleń



4. Wpływ regulacji i praktyki europejskiej na sektor transportu drogowego w Polsce

Zasady podejmowania oraz wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego są szczegółowo uregulowane przepisami UE. W roku 2020 na wniosek Komisji Europejskiej, uzasadniając potrzebą zmian odpowiednio do rozwoju społeczno-ekonomicznego Europy oraz postępu technicznego w motoryzacji, przyjęto zbiór przepisów określanych jako „Pakiet Mobilności I” zawarty między innymi w:

- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17).

Negocjacje w sprawie tego zestawu przepisów trwały ponad dwa lata. Zainicjowane w duchu dostosowania przepisów i warunków wykonywania transportu do zmieniającej się sytuacji faktycznie dotyczyły zabezpieczenia narodowych interesów niektórych „starych” państw UE. Przepisy nieste-

Przedsiębiorcy wykorzystali warunki ekonomiczne, w szczególności różnice kosztowe, które sprzyjały rozwojowi polskich firm i ich operatywności na całym rynku unijnym. Taka praktyka pozwala im utrzymać pozycję lidera na unijnym rynku przewozów towarowych.

ty tworzą rzeczywiste bariery w dostępie do rynków poszczególnych państw, ograniczają prawo operowania na tych rynkach oraz wymuszają kolejne inwestycje w przedsiębiorstwach transportowych w tym między innymi wymianę tachografów cyfrowych

na kolejną nową generację. Nie kwestionując potrzeby dobrego monitoringu czasu pracy kierowców i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przewozów kolejne koszty nakładane na przedsiębiorców pogarszają konkurencyjność oferty transportowej na rynku przewozów w UE, a także w Europie.

Prawo Unii Europejskiej w sposób bardzo szczegółowy opisuje zasady podejmowania oraz wykonywania transportu drogowego. Analizując tylko ekspansję polskich firm przewozowych na rynek europejski po akcesji niezależnie od obowiązującego bardzo rygorystycznego prawa (wysokie wymagania w dostępie do rynku) należy wskazać, że gra rynkowa oraz wolności unijne zostały w sposób znakomity wykorzystane. Przedsiębiorcy wykorzystali uwarunkowania ekonomiczne, w szczególności różnice kosztów, co sprzyjało rozwojowi polskich firm oraz ich operatywności na całym rynku unijnym. Oczywiście nie tylko koszty decydowały o dobrej ofercie transportowej, polscy przewoźnicy w swoich działaniach na rynku europejskim przede wszystkim postawili na jakość, terminowość dostaw oraz nowoczesność i ekologiczność środków transportowych. Taka praktyka pozwala im utrzymywać wiodącą pozycję na unijnym rynku przewozów.

Analizując relacje polsko-ukraińskie w transporcie drogowym należy stwierdzić, że w ocenie polskich firm rynek europejski nie został tak szeroko otwarty jak próbują to interpretować i wykorzystywać przewoźnicy z Ukrainy. W szczególności wskazuje się na część rynku, który cały czas jest objęty wyłącznie regulacją dwustronną:

- przewozy kabotażowe,
- przewozy do i z krajów trzecich.

Otwarcie rynku unijnego w zakresie umownym nie czyni jeszcze przewoźników ukraińskich przewoźnikami unijnymi. Praktyka w działaniu tych firm wykracza poza ramy umowne. Warto się zastanowić, czy firmy ukraińskie w okresie przedakcesyjnym i w pierwszych latach członkostwa wykorzystają swoją szansę i potencjał na rynku unijnym. Chcąc dokonać choćby wstępnej oceny należy wskazać, że otwarcie rynku unijnego będzie sprzyjało rozwojowi tych firm, jednak równocześnie musi zostać na stałe

otwarty rynek ukraiński. Obecnie ograniczony dostęp do tego rynku wywołany nie tylko wojną powoduje dużą nierówność i kłopoty z zachowaniem uczciwej konkurencji. Warto pamiętać, że Unia to nie tylko prawa, ale i obowiązki. Służby kontrolne oceniają zachowania oraz przestrzeganie przepisów, a prawo europejskie wymusza transparentność sankcjonowania negatywnych zachowań i egzekucję negatywnych zachowań także w kraju siedziby firmy.



5. Podstawy prawne i organizacyjne sektora transportu samochodowego na Ukrainie

Podstawy prawne i organizacyjne sektora transportu samochodowego na Ukrainie opierają się na Ustawie o transporcie drogowym, która określa szczegółowe obowiązki i podział władzy między organami rządowymi³. Artykuł 6 tej ustawy przypisuje główną władzę regulacyjną nad sektorem transportu Ministerstwu Infrastruktury. Ministerstwo to odgrywa kluczową rolę w formułowaniu strategicznych polityk, określaniu priorytetowych obszarów rozwoju transportu samochodowego oraz uchwalaniu obowiązkowych przepisów, których muszą przestrzegać przewoźnicy i inne zainteresowane strony.

Zgodnie z tymi ramami prawnymi, Ministerstwo Infrastruktury zapewnia, że ogólny kierunek ukraińskiej polityki transportowej jest zgodny z interesami narodowymi, celami gospodarczymi i zobowiązaniami międzynarodowymi. Nadzoruje ono przyjmowanie i wdrażanie przepisów dotyczących standardów bezpieczeństwa, zgodności środowiskowej i wydajności operacyjnej. Ten nadzór regulacyjny ma kluczowe znaczenie dla utrzymania jakości i niezawodności usług transportu drogowego.

Ministerstwo Infrastruktury, Państwowa Służba Bezpieczeństwa Transportu (znana jako Ukrtransbezpeka) obsługuje większość państwowych funkcji kontrolnych nad transportem samochodowym. Służy ona jako główny organ wykonawczy, zapewniający przestrzeganie prawa przez przewoźników i inne zainteresowane strony. Służba ta jest również odpowiedzialna za przeprowadzanie kontroli wymiarów i wagi na drogach oraz wydawanie odpowiednich licencji i zezwoleń, w szczegól-

ności na transport towarów niebezpiecznych i ładunków międzynarodowych. Krajowy transport zwykłych ładunków pozostaje zwolniony z wymogów licencyjnych.

Polityka państwa w zakresie transportu drogowego jest ostatecznie określana przez Radę Ministrów. W 2018 roku rząd wprowadził Narodową Strategię Transportową Ukrainy, kompleksowy plan mający na celu modernizację sektora transportu do 2030 roku. Strategia ta ma na celu przeniesienie części transportu towarowego z dróg na kolej i wodę, co ma zmniejszyć presję na sieć drogową przy jednoczesnym promowaniu zrównoważonego rozwoju.

Oprócz wydawania licencji, Ukrtransbezpeka bada wypadki techniczne i katastrofy w transporcie drogowym, prowadząc szczegółową bazę danych o incydentach w celu zbadania ich przyczyn. Ta analiza danych pomaga opracować i zaproponować środki zapobiegawcze w celu ograniczenia powtarzania się wypadków. Ponadto agencja sprawdza stan techniczny pojazdów, monitoruje dokumenty ładunkowe i zapewnia przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy kierowców. Jej nadzór obejmuje zarówno zgodność z prawem krajowym, jak i umowami międzynarodowymi, co odzwierciedla zintegrowany charakter ukraińskiego sektora transportu drogowego.

Państwowa Służba Celna uzupełnia pracę Ukrtransbezpeki, nadzorując kontrolę ładunków na przejściach granicznych. Zapewniają

³ Law 2344-III of April 5, 2001 <https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>.



one zgodność pojazdów, dokumentów ładunku i kierowców z ukraińskimi przepisami i standardami, ułatwiając legalny i efektywny przepływ międzynarodowego ruchu drogowego.

Polityka państwa w zakresie transportu drogowego jest ostatecznie określana przez rząd Ukrainy. W 2018 roku rząd wprowadził Narodową Strategię Transportową Ukrainy, kompleksowy plan mający na celu modernizację sektora transportu do 2030 roku. Strategia ta ma na celu przeniesienie części transportu towarowego z dróg na kolej i wodę, co ma zmniejszyć presję na sieć drogową, jednocześnie promując zrówno-

ważony rozwój. Wzmacnia również środki kontroli wagi, aby zapobiec degradacji infrastruktury z powodu przeciążenia.

Strategia obejmuje nowe podejście do licencjonowania oparte na standardach UE, kładąc nacisk na reputację biznesową, wypłacalność finansową i kompetencje zawodowe personelu. Reformy te mają na celu podniesienie jakości i konkurencyjności sektora. Rozwój solidnej i rozległej sieci drogowej, w tym zwiększenie udziału dróg utwardzonych, jest również istotnym elementem strategii, podkreślającym zaangażowanie w poprawę infrastruktury.

6. Wpływ europejskich regulacji i praktyk na sektor transportu samochodowego na Ukrainie

Sektor transportu samochodowego na Ukrainie został znacząco dotknięty przez europejskie regulacje i praktyki, ponieważ Ukraina dostosowuje swoje ustawodawstwo i praktyki do standardów UE. Dostosowanie to jest widoczne w wielu aspektach branży transportowej, przynosząc poprawę w zakresie cyfryzacji, dostępu do rynku, bezpieczeństwa i zgodności z przepisami ochrony środowiska.

Jednym z kluczowych obszarów postępu jest cyfryzacja procesów licencjonowania i rejestracji, zarządzanych przez Państwową Służbę Bezpieczeństwa Transportu (Ukrtransbezpeka). System elektroniczny zapewnia większą przejrzystość i wydajność, ułatwiając przewoźnikom uzyskanie niezbędnych zezwoleń i dokumentacji. To cyfrowe podejście zapewnia również dokładniejszy proces gromadzenia danych, co usprawnia nadzór regulacyjny. Rząd prowadzi kompleksowy rejestr przewoźników, oferując wiarygodną bazę danych licencjonowanych operatorów i pojazdów, zapewniając zgodność z wymogami UE.

Ukraina pracuje nad dostosowaniem się do rozporządzenia UE nr 1071, które określa standardy wejścia na rynek transportowy. Rozporządzenie to podkreśla znaczenie dobrej reputacji, stabilności finansowej i kompetencji zawodowych operatorów transportowych.

Certyfikacja kompetencji zawodowych została również wzmocniona poprzez współpracę ze stowarzyszeniami branżowymi, które szkolą i certyfikują kierowców i menedżerów

transportu. Ośrodki te oferują edukację, która przygotowuje ich do spełnienia standardów zawodowych UE, zapewniając ich kwalifikacje do obsługi międzynarodowych operacji ładunkowych. Szkolenie to jest zgodne z przepisami europejskimi, umożliwiając kierowcom uzyskanie certyfikatów kompetencji wymaganych do prowadzenia działalności na terenie UE.

Jeśli chodzi o dostęp do rynku, Ukraina pracuje nad dostosowaniem się do rozporządzenia UE nr 1071, które określa standardy wejścia na rynek transportowy. Rozporządzenie to podkreśla znaczenie dobrej reputacji, stabilności finansowej i kompetencji zawodowych operatorów transportowych. Przyjmując te zasady, ukraińskie władze podnoszą poprzeczkę dla praktyk biznesowych w sektorze transportu, promując kulturę odpowiedzialnych i niezawodnych operacji.

Standardy techniczne i zgodność z wymogami bezpieczeństwa to kolejny obszar, w którym dyrektywy europejskie ukształtowały ukraińską politykę transportową. Na przykład przyjęcie dyrektywy UE 96/53/WE nakłada surowe limity na wymiary i masę pojazdów, co pomaga zapobiegać nadmiernemu zużyciu dróg i promuje bezpieczeństwo. Przestrzegając takich przepisów, Ukraina zapewnia, że jej flota transportowa pozostaje konkurencyjna, wydajna i przyjazna dla środowiska.

Koordynacja transgraniczna ma kluczowe znaczenie dla ułatwienia płynnego przepływu towarów przez granice Ukrainy. W szczególności Ukraina i Polska zaangażowały się we wspólne wysiłki na rzecz usprawnienia

procesów granicznych i zmniejszenia opóźnień. Pomimo trwających wyzwań infrastrukturalnych na kluczowych przejściach granicznych, współpraca ta zapewnia płynniejszą odprawę celną i lepszy przepływ ruchu, umożliwiając zwiększenie wolumenu handlu międzynarodowego.

Ogólnie rzecz biorąc, europejskie przepisy i praktyki wywarły głęboki wpływ na sektor transportu samochodowego na Ukrainie. Dzięki cyfrowemu licencjonowaniu, kom-

pleksowemu zarządzaniu danymi, dostosowaniu dostępu do rynku, zgodności z przepisami bezpieczeństwa i współpracy międzynarodowej, Ukraina stopniowo osiąga bardziej zintegrowaną, wydajną i bezpieczną sieć transportową. Reformy te nie tylko dostosowują Ukrainę do europejskich standardów, ale także wzmacniają jej odporność gospodarczą i zdolność do sprosowania rosnącym wymaganiom handlu międzynarodowego.



7. Wyzwania związane z dostosowaniem ukraińskiego sektora transportu samochodowego do standardów UE

Wysiłki Ukrainy mające na celu dostosowanie sektora transportu samochodowego do standardów UE ujawniają złożony krajobraz wyzwań związanych z przestrzeganiem przepisów, ograniczeniami infrastruktury i praktykami operacyjnymi. Pomimo znacznych postępów poczynionych w ostatnich latach, nadal istnieje kilka przeszkód, które Ukraina musi pokonać, aby w pełni zintegrować się z normami europejskimi, szczególnie w świetle pierwszego rocznego sprawozdania z rozszerzenia wydanego przez Komisję Europejską w listopadzie 2023 roku⁴.

Jednym z wyzwań stojących przed Ukrainą jest zapewnienie pełnej zgodności z przepisami UE dotyczącymi tachografów. Choć zostały one częściowo wdrożone, ich stosowanie musi być bardziej spójne w całym sektorze transportu. Wyzwanie to krzyżuje się ze zobowiązaniem Ukrainy do dostosowania przepisów dotyczących szkolenia kierowców, godzin pracy i bezpieczeństwa do standardów europejskich. Pakiet mobilności UE nakłada obowiązek przestrzegania określonych okresów jazdy i odpoczynku w celu poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia zmęczenia i zapewnienia uczciwych praktyk pracy, które Ukraina stopniowo włącza do swoich krajowych ram. Jednak nie wszystkie przepisy dotyczące okresów odpoczynku zostały w pełni przyjęte, co pozostawia luki we wdrażaniu regulacji.

Ponadto ukraińskie normy techniczne dotyczące pojazdów nie spełniają w pełni rygorystycznych wymogów UE, zwłaszcza w zakresie emisji spalin. Wiele ukraińskich pojazdów nie

spełnia norm Euro 6, co może mieć wpływ na handel transgraniczny ze względu na politykę UE skoncentrowaną na redukcji emisji. Sytuacja ta wymaga systematycznej modernizacji ukraińskiej floty pojazdów, zwłaszcza w przypadku przewoźników zajmujących się transportem międzynarodowym. Przejście na czystsze, bardziej przyjazne dla środowiska pojazdy będzie wymagało inwestycji i modernizacji, co jest wyzwaniem potęgowanym przez obecne ograniczenia ekonomiczne.

Tworzenie nowych przejść granicznych i rozbudowa istniejących, wraz z zapleczem logistycznym na granicy, pomoże zmniejszyć zatory i ułatwi płynniejszy tranzyt.

Kolejnym problemem są procedury celne, w szczególności na granicy z Polską, gdzie przewoźnicy często muszą długo czekać. Opóźnienia te wynikają z przestarzałych procedur, niewystarczającej liczby pracowników i niewystarczającej infrastruktury, co powoduje znaczną nieefektywność. Usprawnienie procesów celnych i zharmonizowanie ich z normami UE ma kluczowe znaczenie i wymaga ściślejszej koordynacji między ukraińskimi i polskimi urzędnikami.

Podobnym wyzwaniem jest infrastruktura graniczna. Obecna infrastruktura jest nieodpowiednia dla ilości i rodzaju ładunków przewożonych między Ukrainą a UE, co prowadzi do opóźnień utrudniających handel. Rozwój nowych przejść granicznych i rozbudowa istniejących, wraz z zapleczem logistycz-

⁴ https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_699%20Ukraine%20report.pdf



nym na granicy, pomoże zmniejszyć zatory i ułatwi płynniejszy tranzyt. W czerwcu 2022 r. Ukraina i UE podpisały umowę o transporcie drogowym, która zliberalizowała dwustronny i tranzytowy transport drogowy między Ukrainą a Unią Europejską na początkowy okres jednego roku, a następnie przedłużony do 2024 roku. Umowa ułatwia płynniejszy transport transgraniczny poprzez zniesienie konieczności uzyskiwania zezwoleń, ale wymaga również ścisłego przestrzegania norm UE w zakresie bezpieczeństwa, warunków pracy i zgodności z przepisami ochrony środowiska. Ponadto umowa uznaje ukraińskie prawa jazdy i świadectwa kwalifikacji zawodowych, eliminując bariery w zatrudnianiu ukraińskich kierowców w krajach UE.

Systemy cyfrowe i praktyki wymiany danych, choć zaawansowane, nadal wymagają ulepszeń, aby osiągnąć standardy UE. Podczas gdy Ukraina zdigitalizowała znaczną część swoich procesów licencyjnych i rejestracyjnych, systemy muszą być bardziej płynnie zintegrowane z agencjami transportowymi i celnymi. Wymaga to bezpiecznych, przyjaznych dla użytkownika platform, które zapewniają dokładne dane w czasie rzeczywistym, z korzyścią zarówno dla rządu, jak i interesariuszy z sektora prywatnego.

Chociaż Ukraina podpisała Protokół Interbus, który dotyczy międzynarodowego regularnego i specjalnego regularnego przewozu osób autokarami i autobusami, nie został

jeszcze ratyfikowany. Opóźnienie w ratyfikacji stanowi poważne wyzwanie, ponieważ utrudnia pełne wdrożenie postanowień protokołu. Ratyfikacja protokołu Interbus jest niezbędna dla pełnej integracji Ukrainy z europejską siecią transportu pasażerskiego, zapewniając płynniejszy i bardziej uregulowany transgraniczny transport pasażerów. Integracja ta ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia zgodności ze standardami UE i ułatwienia łatwiejszych, niezawodnych międzynarodowych podróży drogowych. Ratyfikacja oznaczałaby zobowiązanie do przestrzegania standardów bezpieczeństwa, wydajności operacyjnej i wzajemnego uznawania dokumentacji w sektorze transportu. Kolejnym wyzwaniem jest ustanowienie kultury rozwoju zawodowego zgodnej ze standardami UE. Zapewnienie, że kierowcy i menedżerowie transportu posiadają certyfikaty kompetencji zawodowych i przestrzegają unijnych przepisów prawa pracy jest kluczowe. Jednak pogodzenie tych wymogów z realiami ekonomicznymi ukraińskiej gospodarki o niższych płacach pozostaje trudne, szczególnie w świetle globalnych zakłóceń w łańcuchu dostaw i zwiększonego zapotrzebowania na ukraińskich kierowców. Unijny pakiet mobilności i standardy płacowe określają szczegółowe zasady dotyczące płac minimalnych i świadczeń, utrudniając ukraińskim przewoźnikom konkurencję bez znacznego zwiększania kosztów. Dla przewoźników zgodność z unijnymi standardami płacowymi przy jednoczesnym utrzymaniu

konkurencyjności jest balansowaniem, które wymaga wyższych płac i poprawy warunków pracy.

Polscy przewoźnicy wyrazili zaniepokojenie potencjalnymi rozbieżnościami w wynagrodzeniach między oboma krajami, obawiając się, że ukraińscy przewoźnicy mogą ich podcinać poprzez niższe koszty pracy. Ukraińscy przewoźnicy muszą jednak nadal spełniać unijne standardy płacowe, aby pozostać konkurencyjnymi.

Wreszcie, bezpieczeństwo na drogach pozostaje poważnym wyzwaniem. Strategia bezpieczeństwa drogowego Ukrainy do 2024 r. była ambitna, ale inwazja Rosji na pełną skalę poważnie wpłynęła na jej wdrożenie. Nawet przed inwazją ukraińskie wyniki w zakresie bezpieczeństwa drogowego były niepokojące. Ulepszenia infrastruktury, takie jak bariery ochronne, lepsze oznakowanie i oznakowanie dróg, są niezbędne do zmniejszenia liczby

wypadków. Ponadto egzekwowanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa drogowego wymaga wzmocnienia, aby osiągnąć poziom europejski, szczególnie w zakresie edukacji i kar.

Podsumowując, wyzwania stojące przed Ukrainą w zakresie dostosowania sektora transportu samochodowego do standardów UE są wieloaspektowe i wymagają skoordynowanych wysiłków ze strony rządu, przemysłu i partnerstw międzynarodowych. Sektor musi zachować delikatną równowagę między zgodnością z przepisami, modernizacją infrastruktury i konkurencyjnością gospodarczą, jednocześnie radząc sobie z trwałymi skutkami wojny i niestabilnością regionalną. Pomimo tych wyzwań, zaangażowanie Ukrainy w ściślejszą integrację z normami europejskimi pozostaje silne, dając nadzieję na bardziej zharmonizowany i odporny sektor transportu.



8. Doświadczenia polskich firm związane z akcesją i członkostwem w UE przydatne dla Ukrainy i ukraińskich przedsiębiorców

Polska droga do Unii Europejskiej trwała ponad 10 lat, w warunkach spokoju wewnętrznego i konsensusu społeczno-gospodarczego. W dziedzinie transportu drogowego dużą otwartość zastosowała strona niemiecka, która na kilka lat przed formalną akcesją otworzyła swoje granice dla polskich przewoźników drogowych. Zniesione zostały zezwolenia dwustronne, wprowadzono również monitoring ilości przewozów oraz cykliczne konsultacje w zakresie przygotowań do członkostwa i pełnego otwarcia na rynek europejski. W odniesieniu do Ukrainy przewoźnicy ukraińscy jeszcze przed formalnym otwarciem ścieżki negocjacji do akcesji uzyskali bardzo korzystne warunki wykonywania przewozów w Unii Europejskiej. Umowa zawarta pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską otworzyła w dużej części rynek europejski, pozwalając na swobodne bez zezwoleń wykonywanie przewozów dwustronnych i tranzytowych do państw UE. Należy zaznaczyć, że nadal zabroniony jest wolny kabotaż, który wymaga uzyskania odpowiednich zezwoleń od właściwych władz państw członkowskich UE. W przypadku Polski organem właściwym do wydania takiego zezwolenia jest Minister Infrastruktury jako minister właściwy do spraw transportu drogowego. Przewoźnicy ukraińscy nie mogą także wykonywać przewozów „cross trade” (duży kabotaż wewnątrz UE). W tych realiach częściowego otwarcia unijnego rynku transportowego Ukraina powinna wykorzystać otrzymaną szansę na właściwe przygotowanie się do pełnego członkostwa w obszarze transportu drogowego. Częściowa swoboda przewozów wykonywanych przez przewoźników ukraińskich skłania niektóre

podmioty do nieprzestrzegania prawa unijnego oraz polskich przepisów dotyczących dostępu do rynku. Polscy przewoźnicy oraz organizacje zrzeszające polskich przewoźników drogowych coraz częściej artykułują swoje zastrzeżenia wskazując na nierówność konkurencyjną, oraz łamanie zasad wykonywania przewozów przez przedsiębiorców ukraińskich. Najczęstsze zastrzeżenia to łamanie zakazu kabotażu oraz przewozów „cross trade”, dodatkowo w nieakceptowalnie niskich – jak twierdzą polscy przewoźnicy i spedytory dumpingowych – cenach. Swoje niezadowolenie przewoźnicy polscy wyrazili w formie protestów oraz blokowania granicy polsko-ukraińskiej, równocześnie nie ograni-

Umowa między Ukrainą a UE w dużym stopniu otworzyła rynek europejski, umożliwiając przewozy dwustronne i tranzytowe do krajów UE bez zezwoleń. Należy zauważyć, że swobodny kabotaż, który wymaga uzyskania odpowiednich zezwoleń od właściwych organów państw członkowskich UE, jest nadal zabroniony.

czając przewozów humanitarnych i pomocy/zaopatrzenie o charakterze militarnym. W czasie protestu przewoźnicy wskazywali ponadto na stronicze działanie ukraińskich służb kontrolnych, które przetrzymywały po stronie ukraińskiej setki polskich pustych ciężarówek w wielodniowych kolejkach. Protestujący odpowiadali podobną reakcją, blokując jeszcze skuteczniej polskie przejścia graniczne. Rozmowy dwustronne przyniosły kompromisowe ustalenia – po około czterech miesiącach protest został zawieszony,

a strona ukraińska zobowiązała się między innymi do udrożnienia przejść granicznych i ograniczenia stosowania elektronicznej kolejki oczekujących na przekroczenie granicy. Niestety ustalenia nie przyniosły oczekiwanych efektów, ponieważ po zawieszeniu protestu przez przewoźników drogowych rozpoczęły się w Europie protesty rolników, w tym aktywne protesty polskich rolników w postaci blokowania granicy z Ukrainą oraz wewnątrz kraju przeciwko zielonemu ładowi, oraz nadmiernemu napływowi tanich produktów rolniczych z Ukrainy.

Przewoźnicy ukraińscy w czasie przygotowań do akcesji powinni brać pod uwagę, że wiele pojazdów będących w ich posiadaniu już w momencie zakupu do firm nie spełniało wymagań dotyczących ekologiczności i warunków bezpieczeństwa. Standardy EURO 3, EURO 4 i kolejne do EURO 6 wchodziły do bezwzględnego stosowania w Ukrainie najprawdopodobniej z kilkuletnim przesunięciem czasowym. W takich przypadkach spełnienie odpowiedniej normy ekologiczności nie jest zbieżne z datą pierwszej rejestracji pojazdu tak jak w państwach UE. Po wejściu do Unii pojazdy te mogą być kwestionowane w zakresie spełnienia norm ekologiczności (czystość/skład spalin, hałas), w szczególności w zakresie określania stawek opłat za wykorzystanie infrastruktury drogowej.

W dziedzinie transportu drogowego przepisy UE to ponad dwadzieścia rozporządzeń i dziesiątki dyrektyw. Jednak tylko w obszarze homologacji pojazdów homologacji pojazdów istnieje kilkaset aktów prawnych dotyczących technologii motoryzacyjnej.

Strona ukraińska przygotowując się do akcesji, powinna brać pod uwagę i w pełni respektować już obecnie unijne zasady wykonywania przewozów oraz dostępu do zawodu przewoźnika. Najważniejsze dla przedsiębiorców ukraińskich i każdego państwa aspirującego do członkostwa

w Unii Europejskiej jest szybkie dostosowanie prawa krajowego do przepisów unijnych. Przepisy w randze rozporządzeń UE stosowane bezpośrednio powinny w państwach przygotowujących się do akcesji być stosowane na podstawie prawa krajowego. Rozporządzenia powinny być literalnie transponowane do ukraińskiego porządku prawnego tak jak prawo wynikające z dyrektyw. Prawo unijne będąc szczególnym wyrazem procesu integracji państw narodów europejskich, zrasta się z krajowymi porządkami prawnymi, staje się ich częścią. Proces scalania się prawa unijnego z prawem państw członkowskich ma charakter dość skomplikowany i nosi nazwę implementacji prawa unijnego. Aby państwa członkowskie mogły korzystać z dobrodziejstw członkostwa w Unii Europejskiej, muszą dokonać sprawnej i skutecznej implementacji prawa UE. Transpozycja tego prawa na grunt polski nie była procesem łatwym i trwała kilka lat przy dużej aktywności polskich organów legislacyjnych. Implementacja wymaga nie tylko wyobraźni i profesjonalizmu, ale także pozytywnego podejścia do dorobku UE w całym zakresie przedmiotowym oraz poszanowania podmiotowości odbiorców tego prawa. Odpowiednie przygotowanie się do aktywnej implementacji wymaga dokładnej analizy ilości oraz treści aktów prawa UE. Warto wspomnieć, że w obszarze transportu drogowego regulacje unijne to ponad dwadzieścia rozporządzeń i kilkadziesiąt dyrektyw. Natomiast już w obszarze pojazdów i ich dopuszczenia do ruchu tylko w obszarze homologacji pojazdów obowiązuje kilkaset aktów prawnych dotyczących techniki motoryzacyjnej. Korzystanie ze swobód unijnych wymaga przygotowań, dlatego taki sposób wiązania się Ukrainy przepisami prawa UE przygotowuje przedsiębiorców do sprawnego i bezkolizyjnego wejścia firm na rynek UE.

9. Perspektywy współpracy polskich i ukraińskich firm w sektorze transportu drogowego na rynku europejskim oraz przykłady działań

Historycznie współpraca przewoźników polskich i ukraińskich układała się bardzo dobrze. W latach, kiedy rynek ten był w pełni regulowany kluczowym we wzajemnych relacjach był kontyngent zezwoleń, który administracyjne ustalał wolumen pracy przewozowej. W przewozie regularnym osób regulacja była tak daleko posunięta, że dla ich wykonywania potrzebne było partnerstwo firm polskiej i ukraińskiej.

Ostatnie lata to uwolnienie przewozów rzeczy w relacji dwustronnej i tranzytowej wynikające z umowy Unia Europejska – Ukraina. Częściowe zwolnienie z obowiązku posiadania zezwoleń uwolniło mechanizmy rynkowe w relacji polsko-ukraińskiej. Przewoźnicy ukraińscy tak naprawdę uczestniczą w rynku transportowym w Polsce i całej UE więcej na zasadzie deklaratywnego spełnienia lub przechodzenia procesu dostosowania do wymagań UE niż faktycznego spełniania tych wymagań. Transport ukraiński ponadto ma zdecydowanie niższe koszty oraz nadrzędne priorytety związane z zabezpieczeniem potrzeb wojska, zaopatrzeniem gospodarki w stanie wojny oraz

w pełni otwarte przewozy humanitarne. W tych realiach bardzo trudno mówić o równej konkurencji czy rynku równych szans ekonomicznych. Niestety przekłada się to na niezadowolenie przewoźników polskich, którzy praktycznie od kilkunastu miesięcy mają bardzo ograniczony dostęp do rynku ukraińskiego. Wstępna i w ograniczonym zakresie swoboda dostępu do rynku unijnego dla przewoźników ukraińskich przerodziła się w euforię i niekontrolowaną ekspansję tych firm na rynek polski i dalej na zachód Europy. Przy do niedawna dużym niedostatku kontaktów w relacji ministerstw właściwych odpowiedzialnych za transport drogowy ogólna relacja gospodarcza w tym obszarze opiera się na nieufności i niezdrowej, a także nie zawsze uczciwej konkurencji.

Rządy obu krajów powinny pilnie odbudować pełne zaufanie w prowadzonym dialogu i podejmowanych zobowiązaniach. Realizacja często bardzo trudno osiągniętych kompromisów musi być terminowa i transparentna, z wykorzystaniem obserwatorów społecznych strony biznesowej.



10. Wzmocnienie więzi transportowych między Polską a Ukrainą na rynku europejskim

Ukraina i Polska mają strategiczną okazję do wzmocnienia więzi transportowych na rynku europejskim, wykorzystując swoją geograficzną bliskość oraz rozwijające się ramy łączności europejskiej⁵. Propozycja Komisji Europejskiej dotycząca rozszerzenia czterech korytarzy transportowych UE do Ukrainy (i Mołdawii) podkreśla uznanie ukraińskiego systemu transportowego za integralny komponent szerszej sieci łączności UE. To strategiczne dostosowanie tworzy podstawy do głębszej integracji gospodarczej poprzez handel i udział w regionalnych łańcuchach wartości.

Umowa między Ukrainą a Unią Europejską w dużym stopniu otworzyła rynek europejski, umożliwiając przewozy dwustronne i tranzytowe do krajów UE bez zezwoleń. Swobodny kabotaż, który wymaga uzyskania odpowiednich zezwoleń od właściwych organów państw członkowskich UE, jest nadal zabroniony.

Kluczowym krokiem w umacnianiu tych więzi jest dostosowanie polityki infrastrukturalnej Ukrainy do strategicznych priorytetów UE. Oznacza to identyfikację wspólnych interesów w takich obszarach jak sieci transportowe, łączność cyfrowa, infrastruktura energetyczna oraz usługi społeczne, a także współpracę z UE w celu koordynacji inwestycji. Taka współpraca zapewnia, że plany projektowe, harmonogramy i mechanizmy finansowania są zgrane, aby maksymalizować wpływ każdej inwestycji i tworzyć spójną, komplementarną sieć, która przynosi korzyści zarówno Ukrainie, jak i jej sąsiadom z UE.

Dla Polski i Ukrainy szczególnie istotne jest zwiększenie infrastruktury transgranicznej. Wspólne inwestycje w sieci transportowe łączące oba kraje, takie jak modernizowane połączenia kolejowe i wydajne korytarze drogowe, mogą znacząco poprawić regionalną łączność. Tworzenie centrów logistycznych w pobliżu przejść granicznych, usprawnione procesy celne oraz zmodernizowane systemy cyfrowe przyspieszą handel transgraniczny, redukując opóźnienia i zapewniając płynny przepływ towarów. Tak usprawniona infrastruktura mogłaby przekształcić Ukrainę i Polskę w kluczowe bramy między UE a Europą Wschodnią.

Współpraca między Ukrainą a Polską powinna również koncentrować się na budowaniu zaufania i współpracy poprzez realizację projektów promujących wzajemne interesy gospodarcze i wzmacniających regionalne partnerstwa. Koordynacja inwestycji w infrastrukturę transportową i cyfrową umożliwi przedsiębiorstwom rozszerzenie zasięgu rynkowego, wykorzystując regionalne łańcuchy wartości. Ta współpraca wzmocni również rolę Polski jako kluczowego węzła transportowego UE i pogłębi więzi Ukrainy z UE, szczególnie w kontekście dążenia Ukrainy do pełnego członkostwa w UE.

Podsumowując, pogłębianie więzi transportowych między Ukrainą a Polską wymagać będzie stałej współpracy i strategicznego dostosowania do inicjatyw UE. Pracując razem, oba kraje mogą przekształcić swoją infrastrukturę łączności, otwierając nowe możliwości gospodarcze, jednocześnie wzmacniając europejską odporność i integrację.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/news/commission-amends-ten-t-proposal-reflect-impactsinfrastructure-russias-war-aggression-against-2022-07-27_en

11. Rekomendacje dla Ukrainy i ukraińskich firm sektora transportu drogowego związane z przystąpieniem do UE

Ukraina deklarując zaangażowanie w prawne i organizacyjne przygotowanie do akcesji do Unii Europejskiej, powinna podjąć realne prace przygotowawcze w obszarze transportu drogowego, tak żeby firmy ukraińskie mogły w sposób wiarygodny potwierdzić spełnienie wszelkich wymogów unijnych do wykonywania przewozów na terenie państw UE. Należy pamiętać, że z chwilą akcesji stracą moc wszelkie umowy dwustronne z poszczególnymi państwami UE i jedyną podstawą prawnej działalności ukraińskich przedsiębiorstw transportowych będzie prawo unijne, wraz z ewentualnymi odstępstwami wynikającymi z wynegocjowanych okresów przejściowych. Podjęte prace przygotowawcze powinny dotyczyć w szczególności dostosowania przepisów ukraińskich do standardów UE, rozwiązania problemu infrastruktury granicznej, zniszczeń infrastruktury drogowej spowodowanej rosyjską agresją oraz wdrożeniem wszelkich wymogów technicznych. Działania te powinny być również elementem zapewnienia uczciwej konkurencji w relacjach dwustronnych między polskimi i ukraińskimi przedsiębiorcami. Ukraińskie firmy transportowe powinny wziąć pod uwagę, że przejściowy okres dodatkowych uprawnień i zwolnień z rygorów proceduralnych dla podmiotów ukraińskich wywołanych rosyjską agresją niedługo się skończy i podmioty ukraińskie będą musiały dostosować się do wspólnych dla firm europejskich reguł i standardów, dlatego warto już teraz przygotować się jak najlepiej i jak najdokładniej w następujących obszarach:

Modernizacja i rozbudowa infrastruktury granicznej

Obecne przejścia graniczne między Ukrainą a Polską nie są w stanie obsłużyć ogromnego ruchu pojazdów, w tym transportowych.

Rząd ukraiński, przy wsparciu władz polskich i instytucji unijnych, powinien priorytetowo traktować budowę nowych punktów granicznych i rozbudowę istniejących, aby sprawniej zarządzać ruchem i zapewnić dostęp do terytorium Ukrainy. Infrastruktura powinna obejmować dedykowane pasy dla ciężarówek, autobusów i pojazdów prywatnych w celu usprawnienia procesów odprawy. Dodatkowo centra logistyczne z odpowiednimi kontrolami dokumentów, obiektami celnymi i udogodnieniami dla kierowców mogłyby przyspieszyć inspekcje i odprawy towarów, zmniejszając opóźnienia. Dotyczy to również zwiększenia obsady osobowej na punktach granicznych. Zatrudnienie większej liczby pracowników celnych i kontrolerów granicznych, a także wyspecjalizowanych funkcjonariuszy sanitarnych i weterynaryjnych, zmniejszyłoby zatory i przyspieszyłoby procedury odprawy, szczególnie dla towarów wymagających szybkiego przewozu, takich jak żywność łatwo psująca się.

Harmonizacja przepisów

Dostosowanie ukraińskich ram regulacyjnych do standardów UE jest kluczowe dla przygotowania Ukrainy do integracji z UE. Bez harmonizacji przepisów dotyczących dokumentacji transportowej, czasu pracy kierowców, stosowania inteligentnych tachografów cyfrowych czy spełnienia norm ekologiczności transportu i niskoemisyjności pojazdów ukraińskie firmy nie będą mogły świadczyć swoich usług na wspólnym rynku europejskim. Dodatkowo Ukraina powinna wdrożyć bardziej rygorystyczne kontrole regulacyjne, aby sprostać wyzwaniom konkurencji ze strony krajów sąsiednich, zapewniając, że przewoźnicy spełniają normy

pracy i ochrony środowiska UE, co zapewni uczciwą konkurencję. Już dzisiaj, na etapie negocjacji unijnych, przedsiębiorcy ukraińscy świadczący usługi transportowe powinni stosować adekwatne przepisy i regulacje europejskie, tak aby w płynny sposób mogli wejść na wspólny rynek europejski.

Odbudowa i poprawa wewnętrznej infrastruktury drogowej

Zniszczenia ukraińskiej sieci drogowej i mostów, szczególnie w regionach takich jak Donieck, Chersoń i Zaporozże, wymagają pilnego planu odbudowy. Proces ten powinien obejmować nie tylko naprawę istniejącej infrastruktury drogowej, ale modernizację i stworzenie nowoczesnych korytarzy transportowych, zapewniających efektywny przepływ towarów wewnątrz kraju, jak i w kierunku Polski oraz innych krajów UE. Należy wzmocnić partnerstwo z UE w celu finansowania i koordynowania tych projektów infrastrukturalnych, zapewniając, że Ukraina będzie mogła płynnie zintegrować się z europejskimi sieciami transportowymi. Będzie to szczególnie ważne już po przyjęciu Ukrainy do UE i otwarciu granic.

Podnoszenie kompetencji zawodowych

Ukraina powinna inwestować w programy szkoleniowe, które pomogą kierowcom, menedżerom transportu i całemu personelowi firm transportowych uzyskać właściwe certyfikaty kompetencji zawodowych, zgodnych z normami unijnymi. Władze ukraińskie powinny rozpocząć współpracę z instytucjami edukacyjnymi i stowarzyszeniami branżowymi w celu zapewnienia kompleksowego szkolenia, które zapewni, że ukraińscy prze-

woźnicy będą na bieżąco z najnowszymi regulacjami oraz standardami unijnymi i bezpiecznymi praktykami operacyjnymi.

Stworzenie i rozwój adekwatnych systemów zarządzania transportem

Priorytetem powinna być implementacja systemów cyfrowych do licencjonowania, rejestracji i odprawy celnej. Systemy te powinny być bezpieczne, łatwe w obsłudze i zdolne do bezproblemowego udostępniania danych między agencjami celnymi i przewoźnikami. Zapewnienie dokładnych, bieżących informacji zwiększyłoby przejrzystość, poprawiło efektywność i ograniczyło korupcję ciągle obecną na Ukrainie.

Ukraina może znacząco poprawić odporność i konkurencyjność swojego sektora transportu samochodowego, pomagając mu dostosować się do standardów UE, jednocześnie wzmacniając swoją pozycję na rynku europejskim. Skoordynowane działania między Ukrainą a Polską pomogą rozwiązać problemy graniczne. Zwiększona współpraca, przejrzyste regulacje i inwestycje w infrastrukturę zapobiegą konfliktom i promują zdrową konkurencję w działaniach biznesowych. Strona ukraińska powinna cele międzynarodowego biznesu oraz interes Wspólnoty traktować na równi i w pełni odpowiedzialnie z interesem narodowym.

Przewoźnicy polscy oraz organizacje zrzeszające przewoźników, eksperci transportu drogowego są otwarci na współpracę i pomoc Ukrainie w drodze do akcesji do Unii Europejskiej.





Warsaw Enterprise Institute jest wiodącym polskim think tankiem, który wywodzi się z Związku Przedsiębiorców i Pracodawców. WEI koncentruje się na czterech kluczowych obszarach: państwie i prawie, bezpieczeństwie, gospodarce oraz demografii. WEI dostarcza rozwiązania dla instytucji państwowych oraz niezależnych podmiotów społecznych lub komercyjnych poprzez badania, analizy, projekty edukacyjne oraz publikację komentarzy, stanowisk, memorandumów i raportów.

WEI wierzy, że bezpieczeństwo Polski i dobrobyt jej obywateli zależą od ich praw i wolności, w tym prawa do wyboru własnego sposobu życia, równości wobec prawa oraz prawa do akumulowania bogactwa. WEI opowiada się za silnym i efektywnym państwem, które chroni przed niesprawiedliwością i zagrożeniami zewnętrznymi, ale podkreśla, że jego rola powinna być minimalna, aby wspierać energię i ducha przedsiębiorczości.

Kluczowe obszary działania WEI to:

Państwo i prawo. WEI dąży do poprawy jakości prawa, procesu legislacyjnego oraz ich stosowania i egzekwowania w postępowaniach sądowych. WEI wspiera ramy prawne oparte na prostocie i naturalnym porządku, opowiadając się za minimalną regulacją i podkreślając znaczenie dobrowolnych umów i kontraktów. Organizacja promuje silne, ale ograniczone państwo, skoncentrowane na zapewnieniu bezpieczeństwa i sprawiedliwości dla swoich obywateli.

Bezpieczeństwo. Czerpiąc z historycznych doświadczeń, WEI wspiera udział Polski w paktach obronnych i organizacjach międzynarodowych, jednocześnie kładąc nacisk na samowystarczalność, z Polską Armią jako kluczowym gwarantem niepodległości narodowej. WEI opowiada się za profesjonalną armią zdolną do skutecznego przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom oraz podkreśla znaczenie bezpieczeństwa energetycznego poprzez dywersyfikację źródeł energii i tras dostaw. WEI popiera obecność Polski w UE jako wspólnoty gospodarczej, ale sprzeciwia się koncepcji jednego europejskiego państwa zdominowanego przez biurokrację. Polityka zagraniczna Polski, według WEI, powinna przede wszystkim uwzględniać narodowe interesy polityczne i gospodarcze.

Gospodarka. WEI uważa, że silna gospodarka jest niezbędna do finansowania obrony narodowej, poprawy jakości życia i zatrzymania depopulacji. Organizacja rekomenduje proste regulacje biznesowe, niskie podatki oraz efektywne sądownictwo. WEI sprzeciwia się szkodliwym podatkom i barierom biurokratycznym, opowiadając się za równymi warunkami konkurencji dla firm oraz skupieniem się na małych i średnich przedsiębiorstwach (MŚP), które są fundamentem polskiej gospodarki. Reforma edukacji w celu dostosowania do potrzeb rynku pracy oraz ograniczona rola państwa w gospodarce, z wyjątkiem sektorów związanych z bezpieczeństwem militarnym i energetycznym, są również kluczowymi politykami gospodarczymi promowanymi przez WEI.

Demografia. Odwrócenie niekorzystnych trendów demograficznych jest kluczowe dla osiągnięcia wszystkich innych celów. WEI wspiera polityki mające na celu zwiększenie wskaźników urodzeń, powstrzymanie emigracji oraz wdrożenie rozsądnej polityki imigracyjnej. Wzmocnienie pozycji prawnej i społecznej rodzin w celu zachęcenia do wyższej dzietności jest priorytetem. WEI wierzy w umożliwienie obywatelom zachowania większej części ich dochodów na wsparcie rodziny oraz opowiada się za lokalnymi politykami skierowanymi tylko do tych, którzy naprawdę tego potrzebują.

WEI zachowuje bezstronność polityczną, wspierając korzystne dla kraju rozwiązania niezależnie od ich źródła politycznego. WEI współpracuje z polskimi władzami poprzez profesjonalne analizy i aktywne zaangażowanie publiczne w planowanie strategiczne, rozwój polityki i jej wdrażanie, przyczyniając się do rozwoju i dobrobytu Polski.



Institute for Economic Research and Policy Consulting (IER) jest wiodącym niezależnym ukraińskim think tankiem koncentrującym się na badaniach ekonomicznych i doradztwie politycznym. Posiada ponad 20-letnie doświadczenie w analizie polityki gospodarczej i opracowywaniu zaleceń politycznych. Od 2016 r. IER aktywnie wspiera regionalne organizacje społeczeństwa obywatelskiego na Ukrainie poprzez re-granting, mentoring, szkolenia i kampanie informacyjne.

Misją IER jest dostarczanie alternatywnych rozwiązań dla kluczowych problemów rozwoju społecznego i gospodarczego na Ukrainie w oparciu o rządy prawa, demokrację i zasady gospodarki rynkowej. IER koncentruje się w szczególności na promowaniu umowy stowarzyszeniowej UE-Ukraina.

IER ma na celu:

1. dostarczanie najwyższej jakości ekspertyz z zakresu ekonomii i kształtowania polityki gospodarczej oraz opracowywanie strategicznych i instrumentalnych elementów polityki gospodarczej;
2. kształtowanie opinii publicznej poprzez organizację debaty publicznej, ułatwianie dialogu publicznego i upowszechnianie wiedzy;
3. przyczynianie się do rozwoju nauk ekonomicznych i społecznych oraz promowanie rozwoju ukraińskiej społeczności badawczej.

Od momentu powstania w 1999 r. IER koncentruje się na badaniach ekonomicznych i doradztwie politycznym w zakresie polityki makroekonomicznej, klimatu biznesowego, rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości (MŚP), handlu międzynarodowego, rynków finansowych oraz rozwoju regionalnego i sektorowego. Od początku 2010 r. IER koncentruje się na promowaniu integracji europejskiej Ukrainy.

Szczególnie mocną stroną IER jest monitorowanie postaw i oczekiwań przedsiębiorców wobec różnych elementów otoczenia biznesowego i regulacji, w tym wpływu polityki, poprzez przeprowadzanie regularnych i doraźnych badań tendencji biznesowych. Od lipca 2002 r. IER przeprowadza regularne kwartalne badanie 450 przedsiębiorstw przemysłowych na Ukrainie w celu monitorowania, prognozowania i analizowania działalności gospodarczej w oparciu o informacje otrzymane „od podstaw” oraz przewidywania podmiotów gospodarczych. Od maja 2022 r. badanie jest przeprowadzane co miesiąc i obejmuje ponad 500 przedsiębiorstw ze wszystkich obwodów kontrolowanych przez rząd Ukrainy. IER opracowała roczną ocenę klimatu biznesowego – narzędzie polityki monitorowania i oceny klimatu biznesowego oraz rozwoju MŚP w oparciu o postrzeganie i postawy firm. Co roku IER przeprowadza ponad 1000 badań przedsiębiorstw dotyczących kwestii ułatwień w handlu i oceny pracy służb celnych.

Po 24 lutego 2022 roku IER skupiła się na wspieraniu ukraińskiego oporu wobec rosyjskiej agresji wojskowej. Nasze działania są dostosowywane do potrzeb interesariuszy. Od maja 2022 r. IER prowadzi program „Analityka i informacje o gospodarce krajów w czasie wojny”. IER co miesiąc opracowuje i promuje analizy i prognozy dotyczące gospodarki Ukrainy, w tym comiesięczne badania ponad 500 przedsiębiorstw. IER jest członkiem inicjatywy publicznej RISE (koalicji ukraińskich i międzynarodowych organizacji działających na rzecz integralności, trwałości i efektywności odbudowy Ukrainy). IER jest również założycielem think tanku RRR4Ukraine, którego celem jest promowanie uczciwej i wizjonerskiej odbudowy opartej na zasadach otwartości i odpowiedzialności.

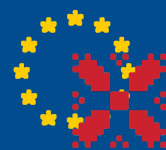
IER z powodzeniem łączy profesjonalną analizę i aktywny dialog publiczny oraz rzecznictwo. IER również aktywnie współpracuje z ukraińskimi władzami krajowymi i regionalnymi w zakresie planowania strategicznego i rozwoju polityki oraz jej wdrażania. IER posiada zdolność do zarządzania dotacjami i zapewnia ponowne dotacje na rozwój zdolności regionalnych organizacji społeczeństwa obywatelskiego i mediów.



WEI



IER



UKRAINIAN PATH TO
EUROPEAN UNION.
THE POLISH EXPERIENCE