

KOMUNIKAT INTERPRETUJĄCY KOMISJI
w sprawie charakteru czasowego kabotażu drogowego w transporcie rzeczy

(2005/C 21/02)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Głównym celem niniejszego komunikatu interpretującego jest przeanalizowanie i wyjaśnienie pojęcia „czasowy”, występującego w rozporządzeniach wspólnotowych w sprawie przewozów kabotażowych. Podczas gdy rozporządzenie (WE) nr 12/98 w sprawie przewozów kabotażowych osób nie spowodowało problemów w zakresie interpretacji lub zastosowania, sytuacja jest inna w przypadku rozporządzenia (EWG) nr 3118/93⁽¹⁾, w sprawie przewozów kabotażowych rzeczy. Niniejszy komunikat skupia się zatem na kabotażu w transporcie rzeczy.

Rozdział 1 definiuje pojęcie kabotażu i opisuje problem. Rozdział 2 opisuje aktualną sytuację kabotażu we Wspólnocie — aspekty gospodarcze i prawne tych przewozów oraz problemy napotymane w szczególności w zakresie kontroli przeprowadzanych przez Państwa Członkowskie. Rozdział 3 dostarcza informacji na temat kierunków prawnych przyjętych na podstawie orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości, przy uwzględnieniu przepisów krajowych w tej dziedzinie stosowanych w Państwach Członkowskich. Wnioski są zawarte w rozdziale 4.

Niniejszy komunikat nie narusza orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji odnoszących się do interpretacji Traktatu w związku z kabotażem oraz do rozporządzenia (EWG) 3118/93.

1. WSTĘP

1.1. Kabotaż

Oparte na art. 71 ust. 1 lit. b) Traktatu WE, rozporządzenia wspólnotowe⁽²⁾ podają następującą definicję: Każdy przewoźnik niemający siedziby w danym państwie, posiadający licencję wspólnotową, jest uprawniony do wykonywania czasowego, niepodlegającego ograniczeniom ilościowym dokonywać krajowego transportu drogowego w innym Państwie Członkowskim, bez konieczności posiadania siedziby lub przedsiębiorstwa na jego terytorium.

Jedną z dwóch koniecznych cech przewozów kabotażowych jest więc warunek, by ta usługa była świadczona czasowo.

1.2. Problem

Na wniosek Państw Członkowskich Unii Europejskiej, Komisja zwróciła uwagę na problemy wynikające z transportu kabotażowego. Brak definicji pojęcia „czasowy” w przepisach wspólnotowych jest rzeczywiście problemem od pewnego czasu. Budzi on wątpliwości podmiotów gospodarczych w sektorze transportu w zakresie dokładnego zasięgu przewozów kabotażowych. Ponadto, nawet jeżeli Traktat o przystąpieniu przewiduje okresy przejściowe w sprawie kabotażu dla większości nowych Państw Członkowskich, rozszerzenie wywołało zaniepokojenie wśród przewoźników drogowych, wskutek czego władze krajowe postanowiły zareagować i zwrócić się do Komisji o interpretację pojęcia charakteru czasowego kabotażu.

Wreszcie, wiele z Państw Członkowskich podniosło sprawę trudności w zakresie kontroli przewozów kabotażowych, a w szczególności, okresu odniesienia. Niektóre z nich ustanowiły okresy, po przekroczeniu których przewoźnicy muszą powrócić na terytorium swojego państwa pochodzenia. W niektórych przypadkach sformalizowano również kryteria służące określeniu, czy dana usługa lub grupa usług wykonywanych przez przewoźnika w danym Państwie Członkowskim, w którym on nie ma siedziby, odpowiada charakterowi czasowemu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w Państwie Członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie (Dz.U. L 279 z 12.11.1993, str. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93 dotyczy kabotażu drogowego w transporcie rzeczy, kabotaż w transporcie osób objęty jest rozporządzeniem (WE) nr 12/98.

2. ASPEKTY PRAWNE I GOSPODARCZE KABOTAŻU

2.1. Aspekty gospodarcze

Pomimo że przewozy kabotażowe wykonywane przez przewoźników zarejestrowanych we wszystkich Państwach Członkowskich wyniosły prawie 11 mld tonokilometrów w 2002 r., co odpowiada znaczącemu wzrostowi o 25,3 % w porównaniu do 2000 r., udział kabotażu w całości wykonanych przewozów pozostaje niewielki: w ramach UE-14 (UE bez Grecji), w 2002 r., jedynie 0,8 % wszystkich przewozów (krajowych i międzynarodowych) było przewozami kabotażowymi. Należy jednak podkreślić, że nawet jeżeli ta liczba (0,8 %) wydaje się obiektywnie niewysoka, problem kabotażu jest coraz częściej zauważany i stał się istotny w związku z rozszerzeniem.

Według danych EUROSTAT⁽³⁾, dla przewoźników pochodzących z małych Państw Członkowskich, którzy dysponują ograniczonymi rynkami, lub którzy znajdują się w pobliżu zagranicznych rynków usług przewozowych, kabotaż może mieć istotne znaczenie. w 2002 r. stanowił on odpowiednio 22 %, 4 % i 3 % wszystkich przewozów drogowych wykonywanych przez przewoźników luksemburskich, belgijskich i irlandzkich. W wartościach bezwzględnych przewoźnicy Beneluksu są nadal najbardziej aktywni na rynku kabotażu, czego dowodem jest fakt, że 55 % wszystkich przewozów kabotażowych w 2002 r. należy zaliczyć na poczet tych trzech państw. Przewoźnicy niemieccy, których udział w rynku wynosi około 15 %, są również bardzo aktywni.

Francja i Niemcy są dwoma Państwami Członkowskimi, w których odbywa się najwięcej przewozów kabotażowych: ich udział wynosi 31 % i 28 % całkowitego kabotażu. Zjednoczone Królestwo, z 13 % całości, jest trzecim najbardziej „kabotażowanym” państwem. Państwa usytuowane na obrzeżach UE mają udziały wyraźnie niższe niż 1 %.

2.2. Aspekty prawne

2.2.1. Ramy prawne – Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93

Art. 1 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3118/93 stanowi, że każdy przewoźnik zajmujący się zarobkowym drogowym przewozem rzeczy, posiadający licencję wspólnotową, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 881/92, jest uprawniony, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu, do wykonywania czasowego zarobkowego drogowego transportu rzeczy w innym Państwie Członkowskim, bez konieczności posiadania siedziby przedsiębiorstwa lub innej instytucji na jego terytorium.

Pojęcie „czasowy” pochodzi z artykułu 50 ustęp 3 Traktatu WE w sprawie swobody świadczenia usług. Ani Komisja, ani Rada nie uznały za konieczne, aby uściślić to pojęcie w chwili przyjęcia rozporządzeń. Należy oczywiście jasno odróżnić działalność, która podlega swobodzie świadczenia usług, ponieważ jest wykonywana czasowo, od działalności, która podlega prawu przedsiębiorczości, ponieważ jest wykonywana w sposób stały. Z przepisów Traktatu dotyczących swobody świadczenia usług i prawa przedsiębiorczości wynika, że podmiot gospodarczy musi przestrzegać jednej z tych dwóch podstawowych swobód prawa wspólnotowego, czyli, że jego działalność polega na świadczeniu usług albo podlega prawu przedsiębiorczości; tam gdzie jedna z nich się kończy, tam druga się zaczyna. W związku z tym, przepisy krajowe, które ograniczają świadczenie danej usługi w ten czy inny sposób zmuszają podmiot gospodarczy do posiadania siedziby po upływie tego okresu i w konsekwencji ograniczają podstawowe prawo do swobodnego świadczenia usług.

W praktyce zauważa się, że trudno jest jednoznacznie określić, od którego momentu dana działalność przestaje być czasowa, a nabywa cech stałych. To wskazanie jest jednak konieczne, ponieważ podmioty gospodarcze mają prawo znać rzeczywisty zasięg ich możliwości wykonywania przewozów kabotażowych, a Państwa Członkowskie mają prawo chronić swój rynek przed usługodawcami, którzy pod przykrywką działalności czasowej, prowadzą w rzeczywistości działalność stałą, nie podlegając przy tym przepisom dotyczącym posiadania siedziby w danym państwie.

2.2.2. Orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie dokonał jeszcze wykładni „czasowego” charakter usług transportowych. Tym niemniej zostały określone kryteria dotyczące charakteru „czasowego” w zakresie świadczenia usług.

Trzy wyroki mogą być przydatne do dalszego rozumowania.

⁽³⁾ „Tendencje transportu drogowego rzeczy 1990—2002” Eurostat, Luksemburg, 2004 r.

Wyrok Gebhardt ⁽⁴⁾

W tej sprawie, Consiglio nazionale Forense (Włochy) złożył w Trybunale Sprawiedliwości wniosek w celu otrzymania decyzji w trybie prejudycjalnym w sprawie wykładni dyrektywy 77/249/EWG, aby ułatwić skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług przez adwokatów. Consiglio Nazionale Forense prosił szczególnie, aby Trybunał wypowiedział się w kwestii kryteriów — zbudowanych na długości trwania lub częstotliwości świadczenia usług przez adwokata działającego w ramach systemu określonego w wyżej wymienionej dyrektywie — które należy stosować, aby ocenić występowanie bądź nie charakteru czasowego tej działalności.

Według Trybunału, pojęcie posiadania siedziby w rozumieniu Traktatu jest pojęciem bardzo szerokim, umożliwiającym obywatelowi UE uczestniczenie, w sposób stały i ciągły, w życiu gospodarczym Państwa Członkowskiego niebędącego państwem jego pochodzenia oraz korzystaniem z niego, co wpływa pozytywnie na wzajemne przenikanie się gospodarcze i społeczne wewnątrz Wspólnoty w zakresie działalności nienajmniej (por., w tym rozumieniu, wyrok z dnia 21 czerwca 1974 r., w sprawie 2/74 Reyners, Zb. Orz. str. 631, pkt 21). Natomiast w przypadku, w którym podmiot świadczący usługę przemieszcza się do innego Państwa Członkowskiego, postanowienia rozdziału odnoszącego się do usług, a w szczególności artykułu 60, ustęp trzeci Traktatu, przewidują, że podmiot świadczący usługę działa czasowo.

W odpowiedzi na zadane pytania, Trybunał orzekł, co następuje:

- 1) Charakter czasowy świadczonych usług, przewidziany w artykule 60, ustęp trzeci Traktatu WE, należy oceniać w zależności od długości ich trwania, częstotliwości, okresowości i ciągłości.
- 2) Podmiot świadczący usługi, w rozumieniu Traktatu, może posiadać, w Państwie Członkowskim przyjmującym infrastrukturę niezbędną do świadczenia usług.
- 3) Obywatel Państwa Członkowskiego, który w sposób stały i ciągły prowadzi działalność zawodową w innym Państwie Członkowskim, gdzie z siedziby zawodowej kontaktuje się, między innymi, z obywatelami tego państwa, podlega postanowieniom rozdziału związanego z prawem przedsiębiorczości, a nie związanego z usługami.

Należy podkreślić fakt, że kryterium długości trwania nie wystarcza do określenia, czy świadczone usługi są wykonywane czasowo w danym Państwie Członkowskim, zgodnie z tym co podkreślił rzecznik generalny w swoich wnioskach, charakter czasowy rzeczony działalności należy oceniać nie tylko w zależności od długości trwania usługi, ale również w zależności od jego częstotliwości, okresowości lub ciągłości.

Wyrok Schnitzer ⁽⁵⁾

W tej sprawie dotyczącej świadczenia usług rzemieślniczych w zakresie tynkowania, Trybunał ponownie zastosował argumentację wyroku Gebhardt, stwierdzając, że „żadne postanowienie Traktatu nie pozwala określić, w sposób abstrakcyjny, jaka jest długość trwania lub częstotliwość, po przekroczeniu której świadczenie danej usługi lub pewnego rodzaju usług w innym Państwie Członkowskim nie może już być uznawane jako świadczenie usług w rozumieniu Traktatu.”

Trybunał dodał, że „fakt, iż dany podmiot gospodarczy, posiadający siedzibę w Państwie Członkowskim, dostarcza usług identycznych lub podobnych w sposób mniej lub bardziej częsty i regularny w innym Państwie Członkowskim, nie dysponując w nim infrastrukturą pozwalającą na wykonywanie w sposób stały lub ciągły działalności gospodarczej, oraz dzięki tej infrastrukturze, na kontaktowanie się między innymi z obywatelami tego Państwa Członkowskiego, nie wystarczy, aby uznać ten podmiot za posiadający siedzibę w danym Państwie Członkowskim.”

Wynika z tego, że ani okresowość lub częstotliwość, ani ciągłość danej działalności nie mogą być wykorzystane jako jedyne kryterium w celu ustalenia, czy ta działalność podlega pod swobodę świadczenia usług czy też pod prawo przedsiębiorczości.

⁽⁴⁾ Wyrok z dnia 30 listopada 1995 r., w sprawie C-55/94 Gebhardt, Zb. Orz. Str. I-4165.

⁽⁵⁾ Wyrok z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie C-215/01 Bruno Schnitzer.

Wyrok Andreas Hoves ⁽⁶⁾

Sprawa ta miała określić, czy przedsiębiorstwo transportowe, którego siedziba znajduje się w Luksemburgu i które wykonuje przewozy kabotażowe w Niemczech, podlega w tym państwie obowiązkowi uiszczenia podatku nałożonego na pojazdy samochodowe z tytułu pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w Luksemburgu.

W swoich wnioskach rzecznik generalny stwierdził, że „przewozy kabotażowe posiadają z definicji charakter czasowy, co wynika z wymogu, aby przewoźnik nie posiadał siedziby lub innej instytucji w Państwie Członkowskim przyjmującym. Kabotaż jest ze swojej natury działalnością ograniczoną w czasie, jeżeli jest to świadczenie usług pozbawione elementu stałości, który charakteryzuje fakt posiadania siedziby.”

Trybunał określił, że charakter czasowy danej działalności należy ocenić nie tylko z punktu widzenia długości trwania świadczonych usług, ale również w zależności od ich częstotliwości, okresowości lub ciągłości.

Kryterium czasowe jest zatem nierozłącznie powiązane z kryterium braku siedziby lub innej instytucji w państwie przyjmującym.

2.2.3. Przepisy krajowe

Komisja zwołała posiedzenie ekspertów krajowych w grudniu 2003 r. aby przeanalizować trudności, które się pojawiły w czasie ostatnich lat w odniesieniu do stosowania charakteru „czasowego” w zakresie przewozów kabotażowych. To spotkanie pozwoliło zebrać istniejące krajowe praktyki, które pokazują, że istnieje konieczność wypracowania wspólnego podejścia.

Zjednoczone Królestwo przyjęło 1 grudnia 2002 r. interpretację pojęcia „czasowy”, która przewiduje, że przewoźnik musi być w stanie udowodnić, że pojazd wyjechał z kraju co najmniej raz w miesiącu.

Grecja przyjęła, drogą zarządzenia z dnia 8 grudnia 1998 r., limit czasowy dla przewozów kabotażowych wykonywanych przez inne Państwa Członkowskie, który wynosi nie więcej niż dwa miesiące rocznie (na podstawie okresu ważności wcześniejszych pozwoleń na przewozy kabotażowe). Wskutek interwencji ze strony służb Komisji, wymienione zarządzenie zostało zastąpione zarządzeniem z dnia 19 kwietnia 2000 r. Zgodnie z tym ostatnim zarządzeniem, nie istnieje już limit czasowy, ale została wprowadzona interpretacja pojęcia „czasowy” dla pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w innym Państwie Członkowskim UE i poruszających się na terytorium Grecji:

- Działalność danego przedsiębiorstwa transportowego musi być wyłącznie czasowa i w żadnym wypadku nie może posiadać charakteru stałego, częstego, regularnego lub ciągłego;
- Nieopuszczanie terytorium Państwa Członkowskiego przyjmującego przez pojazdy danego przedsiębiorstwa wykonującego przewozy kabotażowe stanowi naruszenie rozporządzenia (EWG) nr 3118/93.
- Działalność musi być wykonywana wyłącznie okazjonalnie, w znacznych i nieregularnych odstępach;
- Przewoźnik musi być w stanie udowodnić, że pojazd opuścił terytorium Państwa Członkowskiego przyjmującego w określonym momencie, i przynajmniej raz w miesiącu.

Te kryteria będą służyć za punkt odniesienia w czasie kontroli w celu określenia, w zależności od przypadku, czy działalność jest dozwolona zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3118/93.

Francja wprowadziła zarządzeniem z dnia 22 stycznia 2002 r. ograniczenie kabotażu, które przewiduje, że „każdy pojazd pozostający przez ponad tydzień bez przerwy w kabotażu na terytorium kraju należy uznać za naruszający przepisy”. Francuska Rada Stanu, do której odwołano się, stwierdziła, że należy zawiesić wykonywanie tego zarządzenia, a następnie je unieważnić, ponieważ ustanawiając bezwzględnie obowiązujące przepisy o charakterze ogólnym zarządzenie to wprowadziło nowe zasady odnoszące się do kabotażu, co leżało poza kompetencjami ministra transportu.

Komisja zwróciła uwagę władz francuskich na to nadmierne ograniczenie, które zostało następnie uchylone decyzją Rady Stanu.

Włochy w ostatnim czasie, drogą dekretu ministerialnego z 29 kwietnia 2004 r. ograniczyły przewozy kabotażowe wykonywane przez przedsiębiorstwa wspólnotowe we Włoszech do okresu wynoszącego maksymalnie 15 dni w miesiącu i 5 następujących po sobie dni. Ponadto, dekret ministerialny zobowiązuje przewoźników do posiadania w pojeździe karnetu zawierającego raporty z krajowych przewozów kabotażowych, który będzie wydawany, zgodnie z dekretem dyrektora generalnego z dnia 31 maja 2004 r., przez włoskie Ministerstwo Transportu.

⁽⁶⁾ Wyrok z dnia 2 lipca 2002 r. w sprawie C-115/00 Andreas Hoves Internationaler Transport Service sp. z o. o.

3. KRYTERIA OCENY CHARAKTERU CZASOWEGO KABOTAŻU

Z powyższego rozumowania wynika, że aby określić charakter czasowy przewozów kabotażowych, należy wziąć pod uwagę i uwzględnić wszystkie informacje i okoliczności, które są powiązane z określonym przewozem.

3.1.1. Cztery kryteria (długość trwania, częstotliwość, okresowość i ciągłość)

Pomimo, że nie są to jedyne determinujące informacje, cztery kryteria oceny charakteru czasowego przewozów kabotażowych, ustanowione przez Trybunał Sprawiedliwości, stanowią dobry punkt wyjścia dla analizy. Tych kryteriów nie można stosować w sposób automatyczny. Należy je traktować jako punkt odniesienia dla kontroli, jednak nie zwalniają one władz krajowych z konieczności wykonania analizy szczególnych okoliczności każdej sytuacji.

Długość trwania oznacza czas (tygodnie, miesiące), w czasie którego podmiot gospodarczy wykonuje jeden lub więcej przewozów kabotażowych na terytorium Państwa Członkowskiego innego niż państwo, w którym ten przewoźnik ma siedzibę. Długość trwania jest silnie powiązana z częstotliwością, która określa liczbę przewozów kabotażowych wykonanych w miesiącu lub w roku. W praktyce, charakter czasowy świadczonych usług musi zostać oceniony inaczej, gdy przewoźnik wykonuje przewozy kabotażowe w czasie dwóch okresów (kryterium częstotliwości świadczonych usług) wynoszących 20 dni (kryterium długości trwania każdej usługi) w czasie jednego roku, niż gdy wykonuje przewozy kabotażowe w czasie 12 okresów wynoszących 20 dni w czasie tego samego roku.

Służby Komisji oceniły negatywnie zarządzenie przyjęte przez władze francuskie, które ograniczało przewozy kabotażowe do jednego tygodnia. Poza faktem, że okres ustalony przez Francję był bardzo krótki, negatywnie oceniono również automatyczne stosowanie tego kryterium czasowego.

Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93 przewidywało stopniową liberalizację przewozów kabotażowych aż do 1 lipca 1998 r. W okresie 4 i pół roku Państwa Członkowskie dysponowały kontyngentem zezwoleń na okres dwóch miesięcy. Takie zezwolenie można było zamienić na dwa zezwolenia krótkoterminowe, każde ważne przez miesiąc. Każde zezwolenie było ważne tylko na jeden okres wynoszący jeden lub dwa miesiące.

Aby odpowiedzieć na problemy opisane w rozdziale 2.1, okres wynoszący od jednego do dwóch miesięcy, powyżej którego przewozy kabotażowe na tym samym terytorium nie byłyby już dozwolone, mogłyby zostać przyjęte przy założeniu, że będzie on stosowany, w zależności od przypadku, przez Państwa Członkowskie.

Pomimo, że nie będzie mogło być stosowane w sposób ścisły, automatyczny i wyłączny, powyższe ograniczenie będzie jednak stanowiło użyteczne odniesienie. Po przekroczeniu powyższego okresu pojazd powinien wrócić do państwa, w którym został zarejestrowany. Komisja w każdym razie przeanalizuje środki podjęte przez Państwa Członkowskie w odniesieniu do czterech kryteriów ustalonych przez Trybunał Sprawiedliwości.

Pojęcia okresowości nie należy mylić z częstotliwością. Okresowość oznacza regularność przewozów kabotażowych, czyli rozróżnienie między kabotażem wykonywanym okazjonalnie lub regularnie. W tym celu należy uwzględnić na przykład rodzaj stosunków — regularnych lub okazjonalnych — z klientami posiadającymi siedzibę w państwie, w którym przewozy kabotażowe są wykonywane.

Wreszcie, ciągłość oznacza, że w danym okresie przewoźnik wykonuje wyłącznie przewozy kabotażowe. Konieczną informacją jest stały lub nieustanny charakter przewozów.

3.1.2. Inne czynniki, które należy uwzględnić

Z wyroku Gebhardt wynika również, że należy ocenić wszystkie informacje, które są powiązane ze świadczoną usługą. Analiza warunków użytkowania pojazdu jest z pewnością użyteczna, na przykład liczba dni obecności pojazdu ciężarowego na terytorium danego Państwa Członkowskiego. Inne czynniki, które współwystępują z wykonywaniem kabotażu muszą również zostać uwzględnione, na przykład kwestia określenia, kto organizuje przewozy i gdzie znajduje się centrum operacyjne. Liczba użytkowanych pojazdów ciężarowych przez danego przewoźnika jest także istotna.

Można wyobrazić sobie sytuację, w której dane przedsiębiorstwo przewozowe posiada dwa pojazdy ciężarowe i tylko jednego kierowcę. Pojazd nr 1 wyjeżdża z terytorium państwa „kabotażowanego” po 20 dniach i nie wraca przed upłynięciem 20 dni. W czasie, w którym pojazd nr 1 nie jest już na terytorium państwa „kabotażowanego”, pojazd nr 2 wykonuje (z tym samym kierowcą) przewozy kabotażowe przez kolejne 20 dni. Wniosek z tego jest oczywisty: ta jednoosobowa firma wykonuje działalność stałą na terytorium danego państwa, przy czym analiza użytkowania tylko jednego pojazdu doprowadziłaby do całkiem odmiennych wniosków.

Z powyższych stwierdzeń wynika, że bardzo trudno jest ustalić jeden lub wiele kryteriów, które zastosowane w sposób automatyczny, prowadziłyby do wniosku, że dany przewóz lub grupa przewozów są wykonywane w charakterze czasowym w danym Państwie Członkowskim. W wyroku Gebhard, sam Trybunał powstrzymał się od określenia kryteriów, które można by zastosować ogólnie lub w sposób automatyczny.

Przy tym należy podkreślić, że dana osoba lub przedsiębiorstwo mogłoby wnieść skargę do Komisji Europejskiej, jeżeli uznałoby, że przepisy obowiązujące w danym Państwie Członkowskim ograniczają swobodę świadczenia usług w sposób niezgodny z Traktatem lub z rozporządzeniem (EWG) nr 3118/93.

4. WNIOSKI

Postępy gospodarcze i analizy prawne odnoszące się do drogowych przewozów kabotażowych wykazują, że konieczna jest interpretacja charakteru czasowego tych przewozów, w szczególności aby uniknąć rozpowszechnienia się przepisów i praktyki wprowadzonej przez Państwa Członkowskie. Komisja proponuje zatem następującą interpretację:

Kryteria oceny czasowego przewozu kabotażowego muszą odpowiadać definicji ustalonej przez Trybunał Sprawiedliwości: długość trwania, częstotliwość, ciągłość i okresowość świadczonej usługi. W każdym przypadku należy na tej podstawie przeprowadzić jednostkową analizę danej konkretnej sytuacji.

Komisja oceni zatem konkretne przypadki, według kryteriów ustalonych przez Trybunał, z uznaniem ograniczenia krajowego ustalonego na maksymalny czas jednego do dwóch miesięcy.

W każdym przypadku, uznaje się za niedozwoloną w myśl rozporządzenia (EWG) nr 3118/93 działalność przewoźnika nieposiadającego siedziby w państwie przyjmującym, na terytorium tego państwa

- będącą stałą, wykonywaną w sposób ciągły lub regularny; lub*
- wykonywaną systematycznie i nie tylko w zależności od okoliczności; lub*
- w wyniku której pojazd przewoźnika nieposiadającego siedziby nigdy nie opuszcza terytorium państwa przyjmującego.*