

Nierówna konkurencja. Konsekwencje liberalizacji przewozów drogowych UE–Ukraina dla Europy Środkowej

Konrad Popławski

współpraca: Kamil Całus, Krzysztof Dębiec, Ilona Gizińska, Sławomir Matuszak

Wprowadzona w czerwcu 2022 r. umowa między UE a Ukrainą w sprawie częściowej liberalizacji przewozów drogowych doprowadziła do znacznych przeobrażeń na tym rynku. Z jednej strony przyspieszyła zwrot gospodarki ukraińskiej w kierunku Zachodu, co spowodowało zwiększenie wymiany handlowej tego kraju z UE. Z drugiej przyczyniła się do gwałtownego wzrostu liczby dwustronnych przewozów drogowych realizowanych przez spedytorów z Ukrainy, uderzając szczególnie w segment firm transportowych Europy Środkowej, ukierunkowany na obsługę handlu z państwami Europy Wschodniej.

Protesty przewoźników unijnych, przybierające formę wielotygodniowych blokad istotnych przejść granicznych między UE a Ukrainą, stanowią egzemplifikację tego, jak może wyglądać proces negocjacyjny akcesji tego państwa do Unii. Aby uniknąć kolejnych sprzeciwów, nieodzowne jest zidentyfikowanie przez rządy interesów poszczególnych unijnych branż, wypracowanie mechanizmów redukcji napięć i osiągnięcia trudnych kompromisów, a także przygotowanie systemów rekompensat dla sektorów najbardziej dotkniętych konkurencją ze strony przedsiębiorstw ukraińskich.

Optymalnym instrumentem do realizacji tych celów są negocjacje akcesyjne. Powinny one narzucić Kijowowi katalog zobowiązań do spełnienia, m.in. w zakresie odpowiednich standardów socjalnych dla kierowców (zgodnych z tzw. pakietem mobilności), w celu przywrócenia równych zasad konkurencji. W żywotnym interesie państw Europy Środkowej leży uzyskanie silnego wpływu na ten proces. W przeciwnym razie proces integracji europejskiej Ukrainy może się przerodzić w nieustający cykl sporów, które zredukują poparcie społeczne w regionie dla przyjęcia jej do UE.

Geneza liberalizacji przewozów drogowych

30 czerwca 2022 r. w ramach porozumienia UE i Ukrainy doszło do częściowej liberalizacji przewozów drogowych. Posunięcie to uzasadniano przede wszystkim sytuacją wojenną (zablokowanie przez Rosję ukraińskich portów czarnomorskich, zamknięcie przestrzeni powietrznej, nadanie priorytetu



kolejowym przewozom pasażerskim). Komisja Europejska nie kryła, że jej propozycja ma również na celu ułatwienie Ukrainie eksportu towarów do UE dzięki wzrostowi wolumenu przewozów ponad limity obowiązujące do tamtej pory¹ (zob. niżej). Jednocześnie zastrzegła jednak, że liberalizacja powinna być ograniczona czasowo, choć z możliwością przedłużenia. Argumentowała przy tym, że porozumienie jest spójne z dotychczasowymi ramami prawnymi, ponieważ w umowie stowarzyszeniowej Unii z Ukrainą z czerwca 2014 r. (DCFTA) przewidziano możliwość liberalizacji przewozów drogowych.

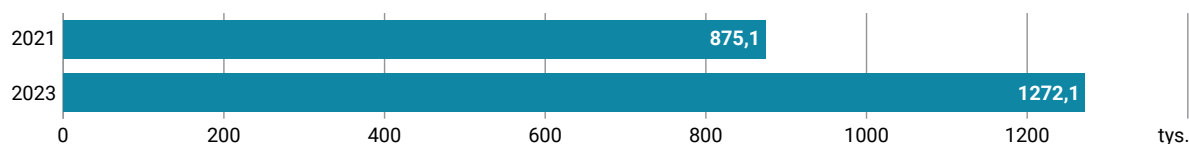
Dla zrozumienia konsekwencji liberalizacji kluczowe jest wyjaśnienie reguł rządzących rynkiem międzynarodowego transportu drogowego. Przed jej wprowadzeniem przewozy ładunków między dwoma punktami w obu krajach sygnatariuszach, w tym tranzyt, podlegały ścisłej reglamentacji w postaci kontyngentów ilościowych. Przykładowo Polska i Ukraina, na posiedzeniach specjalnie do tego celu powołanej komisji mieszanej, ustalały co roku liczbę zezwoleń dla spedytorów z obu krajów – w 2021 r. wynosiła ona 160 tys.² Zezwolenia te nie obejmowały jednak dwóch innych rodzajów operacji: kabotażu, oznaczającego transport towarów przez zagranicznego przewoźnika między lokalizacjami wewnątrz innego kraju, oraz *cross-trade*, czyli transportu ładunków między dwoma miejscami położonymi w różnych państwach za granicą.

Umowa UE–Ukraina zniósłaby jedynie wymóg uzyskania przez ukraińskie firmy zezwoleń na świadczenie przewozów dwustronnych, natomiast nie uprawniała ich do swobodnej realizacji kabotażu ani *cross-trade* w UE. Prawa do świadczenia tych usług są dystrybuowane w wielostronnych porozumieniach zawieranych w toku negocjacji w ramach Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT/ECMT) pod auspicjami Międzynarodowego Forum Transportu. Przykładowo Ukraina uzyskała na 2024 r. ok. 5,5 tys. rocznych zezwoleń. Każde z nich uprawnia jeden dowolnie wybrany pojazd firmy z danego kraju do wykonywania w ciągu roku nieograniczonej liczby przejazdów *cross-trade* pomiędzy 43 państwami członkowskimi ECMT³ (obejmuje to też tranzyt do punktu docelowego). Inne reguły obowiązują kraje UE, gdzie rynek przewozów jest niemal w pełni zliberalizowany, a kabotaż i *cross-trade* mogą być realizowane przez spedytorów unijnych bez konieczności posiadania zezwoleń.

Przyczyny wzrostu aktywności ukraińskich przewoźników

Liberalizacja z 2022 r. doprowadziła do sporych przeobrażeń rynkowych. W efekcie w latach 2021–2023 znacznie – aż o 45,3% – wzrosła liczba przekroczeń granicy przez pojazdy ciężarowe. Skala zmiany byłaby z pewnością dużo większa, gdyby nie protesty polskich przewoźników. W listopadzie i grudniu ub.r. miesięczna liczba przekroczeń granicy przez samochody ciężarowe spadła względem października o około jedną trzecią.

Wykres 1. Liczba przekroczeń granicy Polski z Ukrainą przez pojazdy ciężarowe w 2021 i 2023 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej RP.

¹ Proposal for a Council Decision on the conclusion, on behalf of the European Union, of the Agreement between the European Union and Ukraine on the carriage of freight by road, COM(2022) 308 final, Komisja Europejska, 17.06.2022, eur-lex.europa.eu.

² Protokół z posiedzenia polsko-ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych, Lwów, 3–4.08.2021, gov.pl.

³ ECMT Road Transport Platform, International Transport Forum, itf-oecd.org.

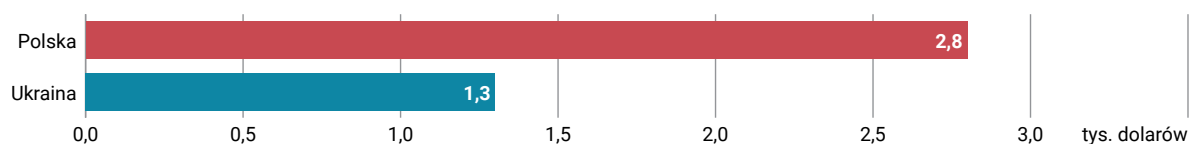
Skala wzrostu liczby przewozów ciężarowych po inwazji wynikała zarówno z podaży po stronie ukraińskiej, jak i popytu na takie usługi transportowe – należy uwzględnić, że w czerwcu 2022 r. dokonano nie tylko do liberalizacji przewozów drogowych, lecz także jednostronnego zniesienia na okres jednego roku zapisanych w umowie DCFTA ceł i kontyngentów dla eksportu Ukrainy (następnie okres obowiązywania nowych zasad przedłużono do 30 czerwca br.). W efekcie tych działań doszło do znacznego przyspieszenia procesu reorientacji ukraińskiego handlu na zachód, który i tak dynamicznie postępował w ciągu ostatniej dekady. W konsekwencji odnotowano szybki i masowy napływ ukraińskich towarów do państw sąsiedzkich, w tym Polski, a ponieważ przyjęte rozwiązania nie przewidywały żadnych okresów przejściowych, spowodowało to zakłócenia na ich rynkach.

Od 2022 r. dynamicznie rósł nie tylko ukraiński eksport, lecz także import z krajów UE, m.in. ze względu na konieczność zapewnienia nieprzerwanych dostaw produktów – w tym paliw – na tamtejszy rynek.

” W warunkach zliberalizowania rynku ukraińscy spedytoryzy uzyskali znaczną przewagę konkurencyjną nad firmami z Europy Środkowej, która wynika przede wszystkim z niższych kosztów pracy i zwolnienia z wyśrubowanych regulacji w UE.

Przyrost eksportu wynikał zarówno ze zwiększonej sprzedaży produktów z Ukrainy na polskim rynku, jak i m.in. z tranzytu ukraińskich dóbr przez terytorium Polski, Słowacji, Węgier czy Rumunii na rynki Europy Zachodniej lub też za pośrednictwem polskich czy rumuńskich portów – na rynek światowy. W 2023 r. udział UE w eksporcie Ukrainy wyniósł 66%, a w imporcie – 53%. Polska odgrywa przy tym kluczową rolę – nie dość, że jest jej największym partnerem handlowym, to dodatkowo blisko 50% ukraińskiego importu z UE oraz 42% eksportu do UE przechodzi przez terytorium RP⁴. Gwałtownie zwiększonego potoku towarów nie mógł w pełni przejąć transport kolejowy ze względu na nieprzystosowaną do tak wzmożonego ruchu infrastrukturę graniczną, a w szczególności różny rozstaw torów na Ukrainie i w państwach UE (z nielicznymi wyjątkami, jak biegnąca z Hrubieszowa do Sławkowa na Śląsku linia nr 65, której zarządcą jest PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa).

Wykres 2. Porównanie średniej płacy kierowcy transportu międzynarodowego w Polsce i na Ukrainie



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Zarobki kierowców zawodowych w Polsce. Rynek pracy w branży TSL, PITD*, marzec 2023, pitd.org.pl oraz danych urzędu statystycznego Ukrainy, za: *Водій-міжнародник: середня зарплата в Україні*, work.ua.

Równie dynamiczne zmiany zaszły po stronie podaży usług transportowych. W warunkach zliberalizowania rynku ukraińscy spedytoryzy uzyskali znaczną przewagę konkurencyjną nad firmami z Europy Środkowej, która wynika przede wszystkim z mniejszych kosztów pracy i zwolnienia z wyśrubowanych regulacji w UE. Średnia pensja ukraińskich kierowców obsługujących przewozy międzynarodowe wynosi 45–50 tys. hrywien (ok. 1,2–1,3 tys. dolarów) miesięcznie, co jest stawką o wiele niższą niż zarobki kierowców np. w Polsce – 10,8 tys. zł (2,75 tys. dolarów)⁵.

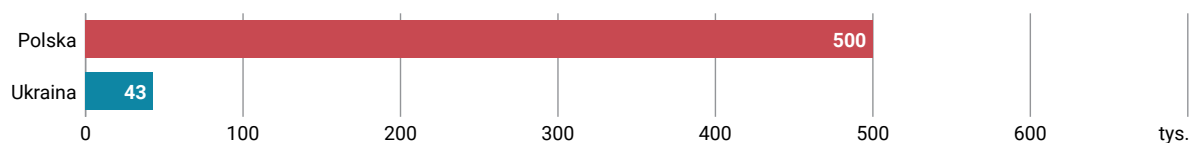
Jednocześnie należy podkreślić, że konkurencja ze strony firm ukraińskich (przynajmniej na obecnym etapie) jest ograniczona i dotyczy zaledwie ok. 1 tys. polskich przedsiębiorstw przewozowych (na ponad 100 tys. działających w branży). Dominująca część polskiej branży spedycyjnej koncentruje się na obsłudze rynków zachodnich, natomiast sektor świadczący usługi transportowe na wschód stanowi

⁴ S. Matuszak, *Kluczowy partner. Handel Ukraina–UE w 2023 roku*, OSW, 4.03.2024, osw.waw.pl.

⁵ *Zarobki kierowców zawodowych w Polsce. Rynek pracy w branży TSL, PITD*, marzec 2023, pitd.org.

dosyć niedużą, choć ważną niszę. Według danych Eurostatu np. udział Rosji w obsłudze przewozowej polskiej branży transportowej wyniósł w 2021 r. 1,5% w dostawach i 1,7% w wywozie.

Wykres 3. Porównanie liczby ciągników siodłowych w Polsce i na Ukrainie przed rosyjską inwazją



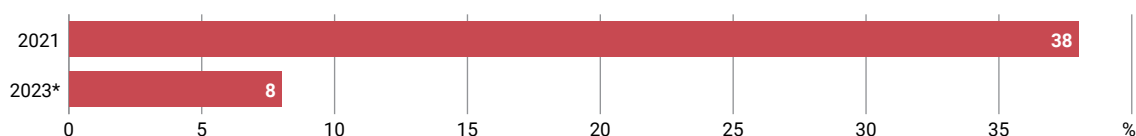
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i dawnego resortu infrastruktury Ukrainy.

Sektor przewozów drogowych na Ukrainie ma nieporównywalnie mniejsze znaczenie dla gospodarki kraju niż np. w Polsce. Przed wojną było tam zarejestrowanych ok. 43 tys. ciągników siodłowych (dane ówczesnego ukraińskiego resortu infrastruktury), w Polsce natomiast w 2021 r. ich liczba wynosiła ponad 500 tys. (dane GUS). Sytuacja szybko się jednak zmienia, gdyż korzystna dla branży koniunktura została od razu dostrzeżona na Ukrainie. W efekcie pojawiło się tam wiele nowych przedsiębiorców, którzy kupowali nawet bardzo stare ciągniki i naczepy, aby oferować usługi transportu drogowego. Na rynku ukraińskim firmy przewozowe zakładają również inwestorzy z Europy Zachodniej. Ponadto na odcinek zachodni przerzuciło się wielu ukraińskich spedytorów, którzy zostali odcięci od obsługi transportu na kierunkach białoruskim i rosyjskim. Od dwóch lat gwałtownie zwiększa eksport ciągników siodłowych i naczep z Polski na Ukrainę. W 2023 r. wzrósł on o 65% (w porównaniu z i tak bardzo wysokim wynikiem z 2022 r.), a jego wartość wyniosła 591 mln złotych. Obecnie liczbę ciągników siodłowych na Ukrainie można oszacować na ok. 50 tys.

Skutki liberalizacji dla branży transportowej w regionie

W 2021 r. polscy i ukraińscy przewoźnicy otrzymali jednakową pulę po 100 tys. zezwoleń na transport dwustronny i po 60 tys. na tranzyt. Odnotowano natomiast dużą różnicę w ich użyciu. Ukraińscy spedytorzy wykorzystali blisko 100%, natomiast polscy – jedynie 35–40% dostępnych koncesji. Ze względu na to, że Ukraińcy nie mieli wystarczającej liczby zezwoleń potrzebnych do obsługi wymiany zagranicznej Kijowa z UE, to – mimo wyższych cen – znaczną część przewozów wykonywały firmy polskie.

Wykres 4. Udział polskich przewoźników w transporcie między Polską a Ukrainą w 2021 i 2023 roku



* Dane za okres od stycznia do października.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury RP.

Po liberalizacji z czerwca 2022 r. sytuacja się zmieniła. Według danych Straży Granicznej RP udział polskich firm w przewozach Polska–Ukraina spadł z 38% w 2021 do 8% w 2023 r. Utrata pozycji wynikała nie tylko z niższej konkurencyjności cenowej. Wielu przewoźników nie mogło obsługiwać rynku ukraińskiego ze względu na obawy o bezpieczeństwo oraz trudności z uzyskaniem ubezpieczenia pojazdów i ładunków, a także z powodu kontrowersji związanych z funkcjonowaniem systemu kolejowania na ukraińskiej granicy – e-kolejka (e-cherha). Organizacje polskich przewoźników drogowych podnosiły na przykład problem nietransparentności tego systemu, który ich zdaniem wcale nie prowadził do wyeliminowania procederu korupcji na granicy. Z kolei strona ukraińska zarzucała spedytorom środkowoeuropejskim nadużywanie e-kolejki poprzez wielokrotne rejestracje w systemie w celu uzyskania szybszej odprawy.

Wzmożenie konkurencji ze strony przewoźników z Ukrainy nałożyło się na znaczne pogorszenie koniunktury w UE, będące m.in. konsekwencją wzrostu inflacji i cen energii. Według giełdy przewoźników TIMOCOM liczba ofert frachtu spadła w 2023 r. o 30%, a w samych Niemczech – nawet o 40%. W polskiej branży przewozów drogowych – generującej 190 mld złotych przychodów, zatrudniającej 0,5 mln osób i realizującej 20% przewozów w całej UE – panują coraz bardziej pesymistyczne nastroje. Z raportu organizacji Transport i Logistyka Polska wynika, że aż 48% firm spedycyjnych spodziewa się spadku przychodów w najbliższych dwóch latach⁶. Do czasu pandemii silnikiem napędowym tej branży w Polsce były kabotaż i *cross-trade*, natomiast obecnie istotniejszą rolę odgrywa obsługa rynku krajowego. Zmiany, do jakich doszło w wyniku inwazji Rosji na Ukrainę, dotknęły szczególnie segment sektora transportowego obsługującego handel ze wschodem. Nie dość, że stracił on możliwość obsługi rynków białoruskiego i rosyjskiego, to dodatkowo odczuł negatywne skutki nasilonej ukraińskiej konkurencji.

Protesty w krajach regionu

Wzrost konkurencji ze strony przewoźników ukraińskich wzbudził obawy branży transportowej w Europie Środkowej. Po akcesji państw regionu do UE spedytorzy z tych krajów wywalczyli sobie silną pozycję na unijnym rynku przewozów drogowych. Aktualnie branża ta generuje wartość dodaną do PKB poszczególnych państw regionu w wysokości 4–6%, a w przypadku Polski, Słowacji, Węgier czy Rumunii jest zarazem ważnym źródłem nadwyżki handlowej. Ekspansja przewoźników środkowoeuropejskich była na tyle szybka, że państwa Europy Zachodniej przeforsowały wprowadzenie tzw. pakietu mobilności, który w latach 2020–2026 stopniowo nakłada kolejne ograniczenia w realizacji kabotażu i *cross-trade*. Stąd też branża była sceptyczna wobec idei liberalizacji przewozów UE–Ukraina, a obecnie – w obliczu dekonunktury – stała się szczególnie wyczulona na potencjalne zagrożenie podejmowania przez spedytorów ukraińskich niedozwolonych dla nich zleceń kabotażu i *cross-trade*.

Do tej pory największe protesty przewoźników drogowych miały miejsce w Polsce, gdzie od 6 listopada ub.r. do 16 stycznia br. blokowali oni przejścia graniczne

” Wzmożenie konkurencji ze strony przewoźników z Ukrainy nałożyło się na znaczne pogorszenie koniunktury w UE, będące m.in. konsekwencją wzrostu inflacji i cen energii.

z Ukrainą. Domagali się m.in. powrotu do systemu udzielania zezwoleń, zakazu wydawania w Polsce licencji przewozowych spółkom z kapitałem spoza UE, utworzenia osobnych ścieżek w ukraińskiej e-kolejce (obowiązkowym elektronicznym systemie dla ciężarówek umożliwiającym odprawę celną i graniczną) dla samochodów z tablicami rejestracyjnymi państw UE oraz ciężarówek bez ładunku.

Z kolei na Słowacji, w geście solidarności z polską branżą, jedno z tamtejszych zrzeszeń przewoźników zablokowało granicę z Ukrainą – najpierw 16 listopada ub.r., a następnie w dniach 1–4 grudnia. Głównym postulatem było przywrócenie wystawiania zezwoleń dla spedytorów ukraińskich. Ponadto słowackie stowarzyszenia organizowały spotkania koordynacyjne ze swoimi odpowiednikami z innych państw Europy Środkowej. Rząd Roberta Ficy ze zrozumieniem odnosi się do żądań słowackich przewoźników. Obiecał nasilenie kontroli ciężarówek ukraińskich, a także walkę o przywrócenie zezwoleń na transport drogowy dla Ukrainy jeszcze przed 30 czerwca 2024 r., kiedy to musi zostać podjęta decyzja w sprawie ewentualnego przedłużenia obowiązywania liberalizacji.

Bardzo podobnie wygląda sytuacja na Węgrzech, gdzie branża transportowa sprzeciwia się występującym jej zdaniem praktykom nielegalnego podejmowania przez przewoźników ukraińskich operacji

⁶ *Transport drogowy w Polsce 2023*, Transport i Logistyka Polska, SpotData, lipiec 2023, tlp.org.pl.

kabotażowych i żąda powrotu do systemu zezwoleń⁷. Od 11 grudnia ub.r. przez 10 dni dochodziło tam do blokad granicy z Ukrainą (w okolicach miejscowości Győröcske). W odpowiedzi węgierski rząd przygotował pakiet wspierający tamtejszą branżę transportową (obowiązujący od 28 stycznia br.). Głównymi instrumentami są wprowadzenie opłaty minimalnej za usługę transportową, załadunek i sortowanie palet oraz opłat postojowych, a także ograniczenie liczby podwykonawców zaangażowanych w transport. Wśród opracowywanych obecnie kolejnych rozwiązań znalazły się zmniejszenie obciążeń biurowatycznych dla rodzimych przewoźników oraz ustanowienie rekompensat za część opłat akcyzowych.

Również w Rumunii doszło w styczniu br. do trzytygodniowych protestów branży transportowej, blokującej główne autostrady, obwodnice i okresowo część przejść granicznych z Ukrainą. W odróżnieniu od innych państw regionu rumuńscy przewoźnicy

” Kluczowym mechanizmem łagodzenia wszelkich sporów na tle liberalizacji przewozów i wymiany handlowej Unii z Ukrainą powinny stać się negocjacje akcesyjne, które wyznaczą temu państwu szereg zobowiązań, aby mogło ono zostać pełnoprawnym członkiem UE bez naruszania spójności jednolitego rynku.

akcentowali przede wszystkim przypadki faworyzowania kierowców ukraińskich przez rumuńskie służby, które miały być bardziej pobłażliwe podczas kontroli ich ciężarówek (np. gdy stwierdzano przekroczenie dopuszczalnej masy pojazdu z ładunkiem bądź był on w gorszym stanie technicznym), a także skarżyli się na utrudnienia w dostępie do krajowych portów. W efekcie kompromisu z protestującymi władze zgodziły się na wprowadzenie rekompensaty w odniesieniu do części akcyzy i obniżenie stawki za ubezpieczenie pojazdów.

Najmniejsze napięcia liberalizacja przewozów drogowych przyniosła w Czechach. Mimo że branża transportowa wyraża coraz większe obawy w związku z ekspansją ukraińskich przewoźników, to skala problemu nie jest aż tak wielka, gdyż kraj ten nie graniczy z Ukrainą, a czeski sektor nie jest tak bardzo istotny w zestawieniu z innymi.

Wśród przewoźników drogowych w regionie dominuje poczucie niesprawiedliwości w związku z tym, że sami musieli ponieść duże koszty dostosowań do konkurencji na rynku unijnym. Obecnie nie mają oni zaufania do spedytorów ukraińskich i podejrzewają ich o to, że w warunkach dekonunktury dokonują oni operacji *cross-trade*, w szczególności kabotażu, realizując zamówienia za pośrednictwem giełd transportowych. Organizacje branżowe argumentują, że brak skutecznego systemu kontroli wykonywania kabotażu i *cross-trade* może skłaniać część ukraińskich przewoźników do wjeżdżania pustym pojazdem do Polski i przeprowadzania tych operacji nielegalnie w UE.

W poszukiwaniu rozwiązania długoterminowego

Przyspieszenie zachodniej reorientacji handlu Ukrainy stanowi konsekwencję inwazji Rosji na ten kraj, a zarazem jest jedynym sposobem, aby utrzymać funkcjonowanie jego gospodarki. Doświadczenia ostatnich miesięcy wyraźnie pokazują, że niekontrolowana i pozbawiona mechanizmów łagodzących liberalizacja przewozów i wymiany handlowej UE z Ukrainą budzi coraz większy opór kolejnych branż w Europie Środkowej, które skarżą się na nieuczciwą konkurencję. Wydaje się, że bez spowolnienia i uporządkowania tego procesu poparcie dla akcesji Ukrainy do UE może w krajach regionu zacząć erodować.

⁷ Trudno ocenić wiarygodność stawianych zarzutów, gdyż inspekcjom drogowym w warunkach braku systemu zezwoleń nie jest łatwo udowodnić przewoźnikowi nielegalne realizowanie kabotażu, a tym bardziej przeprowadzanie *cross-trade*, zwłaszcza poza granicami danego państwa. Niemniej spedytor ukraiński może dosyć łatwo pozyskiwać tego typu zlecenia z giełd, co znacząco zwiększa jego przychód z przewozu. Ponadto kary za nielegalne wykonywanie wskazanych przewozów są w wielu krajach relatywnie niskie względem potencjalnych zysków.

Kluczowym mechanizmem łagodzenia wszelkich sporów tego typu powinny stać się negocjacje akcesyjne, które wyznaczą Ukrainie szereg zobowiązań, aby mogła ona zostać pełnoprawnym członkiem UE bez naruszania spójności jednolitego rynku. Dla państw Europy Środkowej istotne będzie wypracowanie odpowiedniej platformy oddziaływania na negocjacje, szczególnie na ich trzecią część dotyczącą konkurencyjności i inkluzywnego wzrostu. Aby mieć w nich silny głos, konieczne jest jednak właściwe zdefiniowanie wspólnych interesów i uzgodnienie konkretnych propozycji zapobiegania nadużyciom oraz zapewnienia równych warunków gry na rynku unijnym (*level-playing field*). Przykładowo środkowoeuropejskiej branży przewozowej trudno będzie zaakceptować, że musi ona przestrzegać zobowiązań wynikających z tzw. pakietu mobilności, jeśli miałyby on nie obejmować jej ukraińskich konkurentów.

Istotne jest także przekonanie spedytorów z Europy Środkowej, że nie dochodzi do przypadków łamania umowy UE–Ukraina poprzez realizowanie przez ukraińskich przewoźników kabotażu i *cross-trade* bez odpowiednich zezwoleń. Do właściwego monitorowania kabotażu wystarczą zapewne wzmocnienie krajowych organów kontrolnych (inspekcji drogowej, ale też inspekcji pracy, która ma prawo sprawdzać warunki pracy kierowców podlegających przepisom o delegowaniu) oraz uszczelnienie systemów śledzenia ładunków. Do nadzorowania *cross-trade* konieczna będzie natomiast intensywniejsza wymiana danych w UE. Dodatkowo – ze względu na to, że środkowoeuropejskim przewoźnikom nie zaoferowano okresu przejściowego na przygotowanie się do przeobrażeń rynkowych – celowe wydaje się zapewnienie im rozwiązań w postaci rekompensat, tym bardziej że istnieją branże, które z liberalizacji wymiany handlowej z Ukrainą odniosły spore korzyści. Takie posunięcie mogłoby przyjąć formę wyrównania strat za poprzednie lata. Innym możliwym rozwiązaniem jest ustawowe zobowiązanie polskich zleceniodawców do zapewnienia polskim przewoźnikom drogowym określonej puli zleceń na transport z Ukrainą.

Pomimo problemów wynikających z liberalizacji już obecnie wymiana handlowa części państw Europy Środkowej z Ukrainą kształtuje się niezwykle pozytywnie. Przykładowo polski eksport na tym kierunku sięgnął w ub.r. 51,6 mld złotych, notując wzrost o 13,4%, natomiast wartość importu wyniosła 20,3 mld złotych, co stanowiło spadek o 28%. Tym samym rynek ukraiński wygenerował w 2023 r. dla Polski nadwyżkę handlową w wysokości 31,3 mld złotych (piąty najwyższy wynik wśród partnerów handlowych RP). Pokazuje to skalę potencjału, jaki przyniosłoby Europie Środkowej rozwiązanie kwestii spornych z Ukrainą. Długoterminowo kraj ten może zapewnić regionowi istotny rynek zbytu dla średnio zaawansowanych towarów przemysłowych oraz broni.