



Lata 30. XX wieku

Jeszcze w latach trzydziestych XX wieku w polskiej i europejskiej gospodarce przewozy samochodowe miały drugorzędne znaczenie. Strategiczna rola kolei, zarówno dla rozwoju gospodarczego jak i obronności, była niekwestionowana. Polska nie miała nawet dróg odpowiadających potrzebom motoryzacji - w kwietniu 1938 roku, na 15 tys. km dróg krajowych, zaledwie 2600 km miało ulepszoną nawierzchnię, a tylko 940 km pokryto asfaltem. W tym samym roku po Polsce jeździło 6 840 ciężarówek, ale szybki wzrost gospodarczy, wynoszący pod koniec lat trzydziestych ok. 8 procent rocznie, powodował zauważalne powiększenie się parku samochodowego - w lipcu 1939 roku w Polsce było już zarejestrowanych ponad 9 500 ciężarówek. Żadna jednak nie służyła do transportu międzynarodowego, a nawet transport na większe odległości należał do rzadkości, chociaż zdarzały się przewozy na dystansach powyżej 500 km.

Od towarowej lepiej rozwijała się komunikacja autobusowa. W 1938 roku niespełna tysiąc autobusów obsługiwało 29 tys. km regularnych linii. Najpoważniejszym przewoźnikiem była Komunikacja Samochodowa Polskich Kolei Państwowych. Na koniec 1938 roku miała ona 151 autobusów, które przewiozły 4 mln pasażerów na trzydziestu dziewięciu liniach, o łącznej długości 3 tys. km. Konkurencyjne Polskie Linie Samochodowe, chociaż mniejsze od KS PKP, zainaugurowały przewozy międzynarodowe. Na rok przed wojną wszystkich autobusów w Polsce było 1734 i ta liczba wzrosła w lipcu 1939 roku do 2 207.

Po wojnie w Europie

Zrujnowane wojną koleje nie dawały sobie rady z masą przewozów i spedytorzy musieli korzystać z ciężarówek. W RFN w 1949 roku przewiozły one dla handlu zagranicznego 460 tys. ton ładunków, a w 1954 już blisko 3,3 mln ton. Transport międzynarodowy rozwijał się zarówno pod auspicjami powstałej w 1947 roku Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, jak i tworzących się porozumień międzynarodowych zrzeszeń przewoźników. W lutym 1948 roku narodowe organizacje przewoźników z Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji i Wielkiej Brytanii powołały Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (International Road Transport Union, IRU). Uroczyste podpisanie porozumienia tworzącego IRU miało miejsce w Genewie w marcu 1948 roku w obecności reprezentantów EKG ONZ, rządu Szwajcarii oraz przedstawicieli kilkunastu międzynarodowych organizacji.

Działający w Centralny Zarząd PKS przedwojenni fachowcy uważali, że Polska nie może beczynninie przyglądać się, jak rośnie nowy przemysł transportowy. Przekonali ministerstwo, aby zezwoliło na kilka próbnych przejazdów autobusowych. Przy ich okazji nawiązano pierwsze kontakty zarówno z IRU, jak i zagranicznymi kontrahentami, którzy mieli znajdować ładunki powrotne dla samochodów PKS.

Zanim pierwsze ciężarówki wyjechały na międzynarodowe trasy, do wykonania pozostawało jednak sporo pracy. Trzeba było zorganizować przedsiębiorstwo i przede wszystkim stworzyć prawo, zezwalające na podjęcie przewozów międzynarodowych samochodami. W 1956 roku, podczas Nadzwyczajnej Sesji Komitetu Transportu Wewnętrzny EKG ONZ, polscy delegaci z Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego podpisali 19 maja w imieniu rządu PRL następujące konwencje:

- celną, w sprawie czasowego przywozu handlowych pojazdów drogowych,
- celną, dotyczącą czasowego wwozu dla celów handlowych pojemników (kontenerów),
- o sposobie opodatkowania pojazdów drogowych użytku prywatnego w komunikacji międzynarodowej,
- o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR).

Tym samym polski rząd uznał najważniejsze europejskie akty dotyczące samochodowego transportu międzynarodowego. Pozostało przygotować prawo krajowe i stworzyć odpowiednią organizację umożliwiającą uruchomienie międzynarodowych przewozów drogowych.