

Kto zadba o interesy polskich przedsiębiorców w Brukseli?

Najprostsza droga do przyjęcia pakietu mobilności liczy siedem kroków. Są to wnioski, opinie, pierwsze czytania w Parlamencie, Komisji i Radzie Unii Europejskiej. Jeśli Rada zatwierdza stanowisko PE, akt prawny zostaje przyjęty. Jeśli nie, w kolejności jest jeszcze trilog oraz drugie czytanie, a nawet procedura pojednawcza. Jaki los czeka pakiet mobilności? Wybory parlamentarne mogą zmienić skład izby, ale propozycje europostów poprzedniej kadencji nie znikną z agendy obrad. Po wyborach scenariusze są dwa. To, co może się wydarzyć w Brukseli w ciągu najbliższych miesięcy, komentuje Łukasz Włoch z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Polscy przewoźnicy obawiają się wejścia w życie tak zwanego pakietu mobilności. Ponad 60 proc. transportowców ocenia przyszły wpływ propozycji komisji TRAN na prowadzenie swojego biznesu jako negatywny. Tak wynika z najnowszego badania OCRK. **Czy jest się czego bać?**

Przedsiębiorcy transportowi słusznie diagnozują sytuację. Należy obawiać się tych zmian, gdyż są one nieuniknione. Pakiet mobilności w obecnym kształcie stanowi zagrożenie dla rodzimych przewoźników, szczególnie tych, którzy swoją działalność opierają na kabotażu, czyli przewozach między państwami członkowskimi UE, ale poza krajem, w którym jest siedziba firmy. Są oni podatni na wahania płynności finansowej lub nie mają wsparcia w interpretowaniu i wdrażaniu nowych rozwiązań w życie, jak choćby właściwego rozliczania płacy minimalnej – mówi Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK. W ostatnim czasie wśród właścicieli przedsiębiorstw przewozowych widoczne było pewne rozprężenie, co może wynikać z faktu, że rewolucja zwana pakietem mobilności trwa już ponad trzy lata, od ustanowienia najpierw w Niemczech MiLoG, a następnie francuskiej ustawy Loi Macron, które na początku zakłóciły nieco pracę transportowców, jednak szybko dostosowali się oni do rozliczania wynagrodzenia pracownika delegowanego po nowemu. Teraz nie będzie tak łatwo. Obecne propozycje europostów zachwieją branżą i mają na celu realnie ograniczyć udział i ekspansję firm z Polski w międzynarodowych przewozach drogowych – dodaje Włoch.

Rozdroża Europy

Dotychczas wykonano szereg konkretnych działań, by zbiór pomysłów europostów z komisji TRAN wszedł na kolejny etap ścieżki legislacyjnej. Począwszy od wniosku KE, zaopiniowanego przez europarlamentarzystów i Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny oraz Komitet Regionów po pierwsze czytanie w PE. Następne odbędzie się w Radzie UE, która:

1. może zaakceptować stanowisko PE - akt ustawodawczy zostaje przyjęty;
2. może wprowadzić poprawki do stanowiska PE - wniosek wraca na drugie czytanie.

Termin pierwszego czytania w Radzie nie jest jeszcze znany. Z nieoficjalnych informacji wynika, że prezydencja fińska zorganizuje je dopiero po wakacjach, by nowy skład europarlamentu zdążył zapoznać się z tematem oraz wrócić z urlopow. Zatem jesień na scenie politycznej w Brukseli zapowiada się emocjonująco oraz niestety bardzo niepewnie dla polskich przewoźników – komentuje Łukasz Włoch. – Mimo iż nie jesteśmy w stanie przewidzieć przyszłości, wiemy, że pakiet mobilności będzie obowiązywał w formule wypracowanej dotychczas, restrykcyjnej i niekorzystnej lub bardziej przyjaznej polskim przedsiębiorcom. Nie ma takiej możliwości, że prace zostaną wstrzymane. W Parlamencie nie ma dyskontynuacji. Krucjata przeciwko państwom nowej Unii, którą rozpoczęli europostowie z Niemiec, Francji i Austrii, by zahamować wpływ między innymi polskich przewoźników na kształt międzynarodowego transportu drogowego, będzie trwać nadal. Protekcjonizm wygrywa

z fundamentalnym prawem UE opartym na wolności i swobodzie przepływu towarów i usług. Dlatego naszym partnerom już teraz pomagamy przygotować się na najgorsze – **dodaje ekspert OCRK.**

Czego obawiamy się najbardziej?

Dostępu do rynku przewozów krajów członkowskich UE. Pod pretekstem zwalczania tak zwanych firm skrzynek pocztowych, zagwarantowania uczciwej konkurencji i równych warunków pracy zaakceptowano zmiany, które wymuszają takie planowanie przewozów międzynarodowych, aby co najmniej raz na cztery tygodnie wykonać przerzut z załadunkiem lub rozładunkiem w Polsce.

Jak jest:

Regulacja obowiązująca obecnie to siedem dni na kabotaż, możliwość wykonania maksymalnie trzech takich operacji, gdzie przewóz międzynarodowy resetuje poprzednie trasy. Dzięki temu zestaw może wyjechać z Polski do Francji, we Francji wykonuje trzy przewozy kabotażowe Paryż – Lyon, Lyon – Marsylia, Marsylia – Nicea. Następnie przejeżdża do Turynu we Włoszech i zabiera ładunek do Paryża, gdzie od tego momentu dozwolone są kolejne trzy kabotaże w ciągu siedmiu następnych dni.

Jak będzie:

Planowane jest, by móc pracować trzy dni w danym kraju bez limitu przewozów. Później występuje 60 godzin tak zwanego cooling off, czyli zamrożenia przejazdów przed powrotem do danego kraju UE. Konieczny jest powrót do Polski w celu wyzerowania kabotażu w wybranym państwie członkowskim. Na przykład ciężarówka wyjeżdża do Francji, gdzie wykonuje dwa przewozy kabotażowe Paryż – Lyon, Lyon – Marsylia. Przejeżdża do Turynu we Włoszech, zabierając ładunek i wraca do stolicy Francji, gdzie w dalszym ciągu nie może wykonać kabotażu bez realizacji nowego frachtu międzynarodowego z rodzimego kraju. Ponadto musi minąć nie mniej niż 60 godzin od powrotu.

Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK: *Takie zapisy to bezpośrednie uderzenie w polskich przewoźników, którzy odpowiadają za 25-30 proc. wszystkich przewozów między rynkami UE i według szacunków aż 40 proc. wszystkich kabotażów. Istotą nie jest tutaj walka o uczciwą konkurencję czy prawa socjalne kierowców zawodowych, a celowe działanie na rzecz interesów państw założycielskich Unii, a tym samym pogwałcenie praw wolności rynkowej. Skoro 80 proc. przewozu towarów na świecie odbywa się poprzez transport drogowy, to **kto będzie jeździł w Europie?***

Tym bardziej, że trasy międzynarodowe i kabotażowe będą podlegały zasadom delegowania, czyli skomplikowanym przepisom wypłacania różnych stawek płacy minimalnej obowiązującym w krajach starego kontynentu. Efekt? Wzrost kosztów pracowniczych zagrażający utrzymaniu płynności finansowej firmy oraz chaos legislacyjny, a tym samym mniejsze ilości frachtów na długie dystanse, opóźnienia w dostawach i zwiększenie cen niektórych towarów.

*Kiedy nowy skład europarlamentarzystów zajmie się pakietem mobilności? Nie wiadomo. Czy zrozumieją realne zagrożenia wynikające z obecnych pomysłów posłów poprzedniej kadencji? To też trudno wyrokować. Jednak koniecznie należy być czujnym i zawnazas przygotowywać się na zmiany – **podsumowuje Włoch, OCRK.***

Więcej o pakiecie mobilności: https://www.youtube.com/watch?v=s_OuWIJY4VU