

Pakiet mobilności nie do zatrzymania

Europa, nawet Zachodnia, nie jest przygotowana na to, by przyjąć pakiet mobilności, gdyż funkcjonowanie obecnego systemu transportu drogowego opiera się na pracy przewoźników z części Środkowo-Wschodniej kontynentu. Choć wydaje się, że Niemcy i Francja najbardziej na tym skorzystają w przyszłości, to skutki nowego prawa odczują wszyscy Europejczycy w postaci wzrostu cen towarów i żywności.

Z danych Grupy Inelo wynika, że wartość rynku przewozowego ma się zwiększyć o 3,1 proc. do 2020 roku, zatem popyt na te usługi będzie rósł. Jeśli wschodnioeuropejscy przewoźnicy zaczną wozić mniej, czy kierowcy zawodowi z krajów Starej Unii sprostają zapotrzebowaniu na transport? Zdaniem Kamila Wolańskiego, eksperta Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców, kontrowersyjne decyzje Komisji TRAN w sprawie pakietu mobilności powinny budzić niepokój wszystkich krajów Wspólnoty.

Do następnego etapu prac skierowano wszystkie dokumenty przegłosowane wcześniej w Parlamencie Europejskim w pierwszym czytaniu dotyczące:

- delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, 28 za, 16 przeciw, 3 wstrzymało się
- maksymalnych okresów przerw, odpoczynków, prowadzenia pojazdu, 30 za, 15 przeciw, 2 wstrzymało się
- dostępu do rynku przewozowego, 30 za, 14 przeciw, 2 wstrzymało się.

Tym samym oficjalnie rozpoczynają się międzyinstytucjonalne negocjacje (Trilog) dotyczące przyjętych przez Parlament przepisów. **Jak zauważa Kamil Wolański, ekspert OCRK:** *Po dłuższej przerwie wynikającej z okresu wyborczego przystąpiono do finalizacji prac nad zapisami pakietu mobilności. Przewaga głosów „za” pokazuje, że po wyborach niewiele się zmieniło, jeśli chodzi o układ sił w Brukseli. Stanowisko Komisji Europejskiej, zaprezentowane już po głosowaniu w PE i łagodzące obecne przepisy zostało całkowicie pominięte w debacie europarlamentarzystów na posiedzeniu Komisji TRAN. Pokazuje to, w jaki sposób prowadzone są prace nad prawem, które ma regulować europejski system transportu drogowego. Pośpiech, brak rzetelnej dyskusji oraz, co najważniejsze, brak odniesienia się do jakichkolwiek badań dotyczących skutków planowanych zmian dla wszystkich państw członkowskich budzi kontrowersje i niepokój. Unia, w której w ciągu 15 lat polscy przewoźnicy wypracowali trzecią pozycję w udziale PKB, zapewniająca swobodę przepływu towarów i usług, w odniesieniu do tej konkretnej branży właśnie upada. Teraz czas na Radę UE, która przed podjęciem decyzji, co do dalszych losów pakietu mobilności przeprowadzi szereg spotkań z KE i PE w ramach tzw. trilogu. Wszystko po to, by nie przedłużyć już procedury legislacyjnej. Z punktu widzenia rodzimych przedsiębiorców dzisiejszy wynik głosowania należy uznać za próbę maksymalnego ograniczenia w udziale w rynku przewozowym, co z wolnym rynkiem, będącym u podstaw UE, nie ma nic wspólnego.*

Najwięcej na nowych regulacjach unijnych w ramach „ochrony” swojego rynku skorzystają Niemcy, Francja, a także Włochy, Austria i kraje Beneluksu. Ciężko przewidzieć wpływ pakietu na gospodarkę Wielkiej Brytanii oraz Irlandii z uwagi na brexit. Razem z Polską najbardziej ucierpią między innymi Rumunia, Litwa, Słowacja, Bułgaria i Łotwa. Niepocieszeni z uwagi na dalekie trasy typu cross-trade i udział w kabotażu będą też Portugalczycy i Hiszpanie. Jeśli Europa Środkowo-Wschodnia będzie przewozić mniej towarów, jak zostanie wypełniona luka pomiędzy popytem na transport transgraniczny a niedoborem wykwalifikowanych kierowców samochodów ciężarowych?