

Bruksela, 11 lutego 2020 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalne numery
referencyjne:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA DO PUNKTU I/A

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli (część I)/Rada

Nr dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Dotyczy: Pierwszy pakiet na rzecz mobilności:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego

– Porozumienie polityczne

Oświadczenia Komisji i państw członkowskich

Oświadczenie Komisji

Komisja przyjmuje do wiadomości wstępne porozumienie w sprawie aspektów społecznych i rynkowych pierwszego pakietu na rzecz mobilności, które Rada i Parlament Europejski osiągnęły podczas 4. rundy rozmów trójstronnych, która odbyła się w dniach 11–12 grudnia 2019 r.

Komisja wyraża ubolewanie, że porozumienie polityczne osiągnięte przez Radę i Parlament Europejski zawiera elementy, które nie są zgodne z ambicjami Europejskiego Zielonego Ładu ani z zatwierdzonym przez Radę Europejską celem osiągnięcia przez UE neutralności klimatycznej do 2050 r. Aspekty te to obowiązkowy powrót pojazdu do państwa członkowskiego prowadzenia przedsiębiorstwa co 8 tygodni oraz ograniczenia nałożone na operacje transportu kombinowanego. Środki te nie stanowiły części wniosków Komisji przyjętych w dniu 31 maja 2017 r. i nie były przedmiotem oceny skutków. Obowiązek powrotu pojazdu ciężarowego spowoduje zmniejszenie wydajności systemu transportu i wzrost zbędnych emisji, zanieczyszczeń i zatorów komunikacyjnych, podczas gdy ograniczenia dotyczące transportu kombinowanego zmniejszają jego skuteczność w zakresie wspierania multimodalnych operacji towarowych.

Jeśli chodzi o kwestie społeczne, wniosek przewiduje znaczne usprawnienia. Komisja oceni teraz dokładnie wpływ tych dwóch aspektów na klimat, środowisko i jednolity rynek. Uczyni to z uwzględnieniem Zielonego Ładu i środków mających na celu dekarbonizację transportu i ochronę środowiska, przy jednoczesnym zapewnieniu dobrze funkcjonującego jednolitego rynku.

Po dokonaniu oceny skutków Komisja, w razie konieczności, skorzysta z prawa do przedstawienia ukierunkowanego wniosku ustawodawczego przed wejściem w życie tych dwóch przepisów.

Oświadczenie Bułgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Bułgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wyrażają głębokie zaniepokojenie faktem, że wstępne porozumienie w sprawie pierwszego pakietu na rzecz mobilności jest sprzeczne z podstawową swobodą świadczenia usług na jednolitym rynku, zasadą swobodnego przepływu pracowników, a także z kluczowymi politykami i celami UE w dziedzinie klimatu.

W szczególności wymóg powrotów pojazdów ciężarowych do państwa członkowskiego siedziby nie rzadziej niż raz na 8 tygodni jest sprzeczny z ambitnymi celami UE w dziedzinie klimatu, określonymi przez Komisję Europejską w nowym Zielonym Ładzie w dniu 11 grudnia 2019 r. Taki obowiązek, o ile zostanie przyjęty, doprowadzi do znacznego wzrostu liczby pustych przebiegów samochodów ciężarowych na europejskich drogach, a co za tym idzie, do znacznego wzrostu emisji CO₂ z sektora transportu. Sektor ten odpowiada już za około jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE.

Pomimo naszych wysiłków mających na celu podkreślenie tych kwestii i niezależnie od dowodów naukowych pochodzących z badań wpływu takiego obowiązku na wzrost liczby pustych przebiegów i emisji CO₂, spodziewane skutki tego przepisu nie są brane pod uwagę, a racjonalne argumenty są odrzucane. Jednocześnie, mimo że program lepszego stanowienia prawa wymaga oceny skutków wszystkich takich środków na szczeblu UE, jak dotąd nie przedstawiono takiej oceny.

Powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby jest tylko jednym z przykładów nadmiernie restrykcyjnych i dyskryminujących środków zaproponowanych w pierwszym pakiecie na rzecz mobilności. Mamy podobne zastrzeżenia do ograniczeń kabotażu w postaci zbyt długiego okresu karencji. Ten okres karencji stanowi środek protekcyjnistyczny, który wywrze raczej negatywny wpływ na jednolity rynek. Obowiązek powrotu samochodu ciężarowego, jak również ograniczenia nałożone na przewozy kabotażowe, zgodnie z szacunkami renomowanych instytucji badawczych, spowodują wyemitowanie dodatkowych milionów ton CO₂ rocznie.

Kolejną ważną kwestią budzącą zastrzeżenia jest to, że obowiązkowy powrót pojazdu postawi w gorszej pozycji te państwa członkowskie, które ze względu na swoje położenie geograficzne będą miały poważne trudności ze świadczeniem usług transportu ciężarowego na jednolitym rynku, ponieważ ich pojazdy będą musiały pokonywać znacznie większe odległości i istotne przeszkody naturalne, zwłaszcza w przypadku wysp.

Nie zajęto się właściwie także kwestią nieuczciwej konkurencji ze strony operatorów z państw trzecich. Jest to szczególnie niepokojące, ponieważ rozwiązanie, które ma zostać przyjęte, będzie mieć długoterminowe skutki nie tylko dla sektora transportu, ale również dla całej gospodarki UE.

Sektor transportu zasługuje na sprawiedliwe i solidne unijne ramy prawne, które będą stymulować jego rozwój, a jednocześnie zapewnią realistyczne i możliwe do wyegzekwowania przepisy. Zamiast wyważonych przepisów i rzeczywistego kompromisu wstępne porozumienie narzuca restrykcyjne, nieproporcjonalne i protekcyjnistyczne środki.

Pierwszy pakiet na rzecz mobilności ma kluczowe znaczenie dla europejskiego jednolitego rynku, a także dla sektora transportu drogowego. Obecnie, bardziej niż kiedykolwiek, musimy zachować sprawne funkcjonowanie jednolitego rynku i gospodarek wszystkich państw członkowskich w UE, nie tracąc spójności z innymi politykami unijnymi.

Oświadczenie Belgii

Belgia przyjmuje do wiadomości wyniki wstępnego porozumienia osiągniętego w dniu 11 grudnia przez Parlament Europejski i Radę w sprawie socjalnego i rynkowego filaru pierwszego pakietu na rzecz mobilności.

Belgia z zadowoleniem przyjmuje znaczną poprawę warunków pracy kierowców samochodów ciężarowych, w szczególności dzięki wprowadzeniu zakazu odpoczynku tygodniowego w kabinie oraz zastosowanie delegowania do przewozów kabotażowych. W przyszłości należy zapewnić równe warunki działania poprzez objęcie lekkich pojazdów użytkowych zakresem stosowania całego pakietu na rzecz mobilności, powrót samochodów ciężarowych co 8 tygodni do siedziby oraz ambitny harmonogram wdrożenia nowych inteligentnych tachografów, co pozwoli na lepsze egzekwowanie obecnych i nowych przepisów.

W związku z tym Belgia uważa, że dalsze ograniczanie dostępu do rynku poprzez wprowadzenie 4-dniowego okresu karencji w odniesieniu do kabotażu jest niespójne z jednoczesnym zapewnianiem przez Unię Europejską pozytywnej konwergencji społecznej.

W naszym rozumieniu okres karencji stanowi barierę handlową sprzeczną z duchem rynku wewnętrznego oraz z efektywnością łańcucha logistycznego, ponieważ przewozy kabotażowe pozwalają uniknąć pustych przebiegów.

Ubolewamy również nad dodaniem propozycji delegowania długoterminowego, której nie było we wniosku Komisji ani w porozumieniach między dwoma współprawodawcami i która nie została jeszcze dokładnie oceniona.

W związku z tym pomimo pozytywnych elementów socjalnych zawartych w pakiecie Belgia wstrzyma się od głosu w sprawie porozumienia.

Oświadczenie Estonii

Estonia w pełni popiera cele przedstawione w pierwotnych wnioskach dotyczących filara socjalnego i rynkowego pierwszego pakietu dotyczącego mobilności¹, które miały utorować drogę do jasnych przepisów w zakresie transportu drogowego. Estonia jest przekonana, że rynek międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej musi być zgodny z ogólnymi zasadami jednolitego rynku, otwarty na konkurencję, efektywny i przyjazny dla środowiska. Estonia jest również przekonana, że dodatkowe wymogi nie mogą nakładać nieracjonalnych obciążeń administracyjnych na przedsiębiorstwa lub organy sektora publicznego ani być sprzeczne z celami polityki Unii Europejskiej w dziedzinie klimatu.

Podczas negocjacji w sprawie pakietu Estonia przyjęła konstruktywne podejście, dążąc do uwzględnienia i poparcia propozycji, które poprawiłyby warunki pracy kierowców, zwalczały nielegalne praktyki rynkowe i ograniczyły negatywne skutki dla środowiska. Negocjacje doprowadziły jednak do porozumienia, które stwarza estońskim przewoźnikom niekorzystne warunki konkurencji, w szczególności poprzez nałożenie na przedsiębiorstwa transportu drogowego obowiązku organizowania działalności floty w taki sposób, aby zapewnić powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby w ciągu 8 tygodni od jego opuszczenia („obowiązek powrotu pojazdu”).

¹ Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze; COM(2017)281;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów; COM(2017)277;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego; COM(2017)278;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Obowiązek ten nie był częścią pierwotnego pakietu. Nie poddano go merytorycznej ocenie skutków, co budzi zastrzeżenia co do jego stosunku do Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa².

Po drugie, obowiązek powrotu pojazdów do państwa członkowskiego siedziby ogranicza obszar geograficzny działalności przedsiębiorstw transportu drogowego z tego państwa członkowskiego, a przez to nie jest zgodny z celem pierwszego pakietu na rzecz mobilności, którym jest zapewnienie równych warunków działania.

Po trzecie, jako że obowiązek ten zwiększa liczbę pustych przebiegów i dodatkowych emisji CO₂, Estonia jest zdania, że jest on sprzeczny z celami polityki UE w zakresie klimatu i z celami porozumienia paryskiego. Nie jest to zgodne z konkluzjami Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r.³

Ponadto Estonia uważa, że wymóg ten jest nieproporcjonalny, ponieważ porozumienie zawiera już środki mające na celu zwalczanie zjawiska tzw. firm przykrywek. Obowiązek powrotu pojazdu potencjalnie zachęci do stosowania takich praktyk, a ponadto zachęci przedsiębiorstwa transportu drogowego z peryferyjnych państw członkowskich do relokacji, co spowoduje spadek liczby miejsc pracy i dochodów podatkowych.

Wreszcie, ze względu na to, że środek ten może potencjalnie zwiększyć ruch, Estonia jest zaniepokojona jego wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W związku z tym, ponownie podkreślając swoje poparcie dla celów pierwotnych propozycji w ramach socjalnego i rynkowego filaru pierwszego pakietu na rzecz mobilności, Estonia wyraża ubolewanie z powodu uwzględnienia w porozumieniu obowiązku powrotu pojazdów. Ze względu na powyższe Estonia będzie głosować przeciwko temu porozumieniu.

² Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Sekcja 1 pkt 5: *Wszelkie odpowiednie przepisy i polityki UE muszą być spójne z realizacją celu w postaci neutralności klimatycznej i muszą się do tej realizacji przyczyniać przy poszanowaniu równych warunków konkurencji. /.../*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/pl/pdf>