



Bruksela, 4 grudnia 2018 r.  
(OR. en, fr)

---

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

---

15084/18  
ADD 1

TRANS 603  
SOC 754  
EMPL 559  
MI 922  
COMPET 838  
CODEC 2194

## WYNIK PRAC

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Delegacje

---

Nr poprz. dok.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

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

---

Dotyczy: Pakiet na rzecz mobilności I:

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

– Oświadczenia

---

Delegacje otrzymują w załączeniu oświadczenia delegacji z okazji przyjęcia przez Radę podejścia ogólnego w sprawie przedmiotowych wniosków.

**Polska, Bułgaria, Litwa, Malta i Węgry**

Polska, Bułgaria, Litwa, Malta i Węgry z ubolewaniem zauważają, że działania mające na celu podział rynku i ochronę granic wewnętrznych niektórych państw członkowskich przesłoniły pierwotny cel pakietu na rzecz mobilności I, którym było uproszczenie i uściślenie przepisów dla sektora transportu oraz poprawa warunków socjalnych i warunków pracy kierowców.

Podejście ogólne do pakietu na rzecz mobilności I nie uwzględnia specyfiki geograficznej państw członkowskich położonych przy zewnętrznych granicach UE. Proponowany pakiet nie bierze również pod uwagę specyficznych problemów państw wyspiarskich. Ponadto nie tylko nie zapewnia on równych szans przewoźnikom w UE, ale zagraża też konkurencyjności unijnego sektora transportu drogowego towarów na arenie międzynarodowej.

Zamiast wyważonych przepisów i autentycznego kompromisu, który wsparłby dobre działanie jednolitego rynku, proponowane podejście nakłada restrykcyjne i nieproporcjonalne środki o charakterze protekcyjnym, które naruszają elementarne zasady Traktatów i podstawowe swobody unijne. Przykładem takiego przepisu jest zmuszanie kierowcy do powrotu do konkretnego miejsca.

Polska, Bułgaria, Litwa, Malta i Węgry zdecydowanie sprzeciwiają się:

- modelowi rozróżniającemu, który przewiduje objęcie systemem delegowania kierowców realizujących przewozy typu cross-trade i przewozy kabotażowe. Wniosek spowoduje rozdrobnienie rynku UE i doprowadzi do dyskryminowania niektórych państw członkowskich i kierowców z tych państw. Przeszkodzi on w odpowiednim działaniu wewnętrznego rynku transportu drogowego, nałoży nieproporcjonalne obciążenia administracyjne na przewoźników, szczególnie na małe i średnie przedsiębiorstwa, oraz zwiększy nieuczciwą konkurencję między przewoźnikami spoza UE a przewoźnikami unijnymi, ze szkodą dla tych ostatnich. I wreszcie, zwiększy również bariery dla handlu w UE.
- Całkowity zakaz wykorzystywania tygodniowego odpoczynku w kabinie. Jest to restrykcyjne rozwiązanie, które nie bierze pod uwagę, że w Europie brakuje odpowiednich miejsc odpoczynku dysponujących właściwą infrastrukturą noclegową. W takiej sytuacji warunki pracy kierowców nie poprawią się, ponieważ kierowcy nie odniosą korzyści z infrastruktury, która nie istnieje i na której zbudowanie trzeba będzie długo czekać.

- Nałożenie dodatkowych ograniczeń na kabotaż w postaci okresu karencji trwającego określoną liczbę dni. To kolejny restrykcyjny i nieproporcjonalny środek o charakterze protekcyjnym nakładający arbitralną barierę administracyjną na dostęp do rynku.

W rezultacie zamiast zwiększyć konkurencyjność unijnego sektora transportu i poprawić jego wyniki, wdrożenie pakietu na rzecz mobilności I w jego obecnej postaci doprowadzi do upadłości małych i średnich przewoźników, zwiększenia się stóp bezrobocia w UE i wyraźnego wzrostu cen wielu towarów i usług, co wpłynie negatywnie na konsumentów i spowolni wzrost gospodarczy. Skutki będą znacznie bardziej dotkliwe w państwach członkowskich, które położone są na obrzeżach UE i w których transport jest ważnym sektorem gospodarki.

Zatem z uwagi na oczywistą niesprawiedliwość i brak wyważenia proponowanego podejścia ogólnego Rady do pakietu na rzecz mobilności Polska, Bułgaria, Litwa, Malta i Węgry głosują przeciw.

## **Belgia**

Belgia potwierdza swój głos przeciw pakietowi na rzecz mobilności I na posiedzeniu Rady ds. Transportu 3 grudnia 2018 r.

Belgia nie może poprzeć nowego systemu przewozów kabotażowych zaproponowanego w ramach rozporządzenia 1072/2009, ponieważ wprowadzony w nim pięciodniowy okres karencji zagraża stabilności działalności gospodarczej w sektorze.

## Szwecja

Oświadczenie Szwecji dotyczące wniosku w sprawie dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE, dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, oraz zmieniającej rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („IMI”) (Bruksela, 28 listopada 2018 r., 14802/18 ADD 4)

Szwecja może poprzeć podejście ogólne do tego wniosku, ale pragnie wpisać do protokołu następującą uwagę dotyczącą art. 2 ust. 4 lit. a) i apeluje o uwzględnienie tej uwagi na dalszych etapach procedury.

Szwecja jest zdania, że korzystne byłoby, gdyby art. 2 ust. 4 lit. a) wyraźnie mówił o poszanowaniu dla krajowych modeli prawa pracy i uznawał rolę partnerów społecznych, odnosząc się do Traktatów. Partnerzy społeczni pełnią funkcję związaną z monitorowaniem warunków pracy i warunków zatrudnienia w niektórych państwach członkowskich. Jest to chronione ogólnymi dyrektywami dotyczącymi delegowania, dla których proponowana dyrektywa ma stanowić *lex specialis*. Aby *lex specialis* działało w tym względzie tak samo, jak dyrektywy ogólne, wskazane jest uściślenie. Dlatego też art. 2 ust. 4 lit. a) powinien przewidywać, że właściwy organ krajowy może udostępniać, na przykład w rejestrze, informacje dotyczące delegowania innym organom lub partnerom społecznym, zgodnie z krajowymi przepisami i praktykami.

Szwecja pragnie także przypomnieć, że poszanowanie dla roli partnerów społecznych wyrażono w międzyinstytucjonalnej proklamacji Europejskiego filaru praw socjalnych.