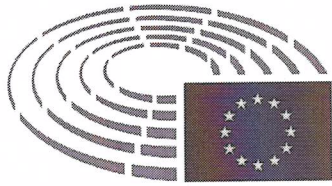


Bruksela, 13 czerwca 2017 r.



Parlament Europejski

Adam Szejnfeld
Poseł do Parlamentu Europejskiego

**Szanowny Pan
Jean Claude Juncker
Przewodniczący Komisji Europejskiej**

Swoboda przepływu osób, w tym pracowników, jak również swoboda transgranicznego świadczenia usług pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej to fundamenty Jednolitego Rynku Europejskiego, który przynosi korzyści 500 mln konsumentów i 23 mln przedsiębiorstw. Dlatego walka z barierami niestety wciąż jeszcze obecnymi na rynku europejskim, to jeden z głównych celów także dla mnie, jako członka Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz Komisji Handlu Międzynarodowego Parlamentu Europejskiego.

Żyjemy w czasach nabierających na sile protekcjonizmów i partykularyzmów. Poszczególne państwa członkowskie podejmują oficjalnie lub w sposób nieformalny, działania, które stoją w sprzeczności z ideą, zasadami i przepisami Jednolitego Rynku Europejskiego. W związku z tym ubolewam, że Komisja Europejska, która na mocy traktatów zobowiązana jest do stania na straży wspólnego interesu całej Unii, w niektórych obszarach forsuje propozycje legislacyjne, które dają państwom członkowskim zielone światło - już nie tylko w ramach ich indywidualnych działań, ale także i na podstawie prawa europejskiego - na ochronę własnych przedsiębiorstw i gospodarek, kosztem innych państw członkowskich.

Doskonałym przykładem tego typu podejścia są przedstawione niedawno przez Komisję główne kierunki działań ustawodawczych w zakresie transportu drogowego (tzw. Pakiet Mobilności). Wydaje się bowiem, iż propozycje te, zamiast porządkować rynek i upraszczać przepisy, zostały stworzone pod dyktando niektórych krajów Europy Zachodniej, które starają się zamknąć swoje rynki dla bardziej konkurencyjnych przedsiębiorstw z Europy Środkowej i Wschodniej.

W propozycjach Komisji szczególny sprzeciw musi wzbudzać dążenie do objęcia całego transportu drogowego (z wyjątkiem tranzytu) przepisami odnoszącymi się do delegowania pracowników. Dla branży transportowej z wielu krajów Unii Europejskiej takie rozwiązania to wyjście naprzeciw oczekiwaniom Niemiec i Francji oraz przyjęcie na poziomie unijnym rozwiązań obecnie przez nie

stosowanych, a wobec których Komisja wszczęła postępowania o uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego.

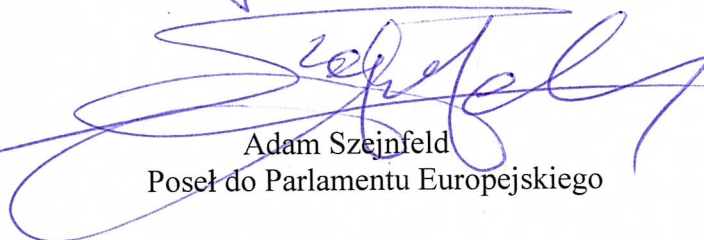
Kolejnym punktem budzącym znaczne kontrowersje jest kwestia kabotażu. Zgodnie z założeniami Pakietu Mobilności ma on być w pełni objęty zasadami delegowania jako praca wykonywana w całości w innym kraju. Ponadto Komisja chce wprowadzić minimalne, procentowe progi obowiązkowych kontroli operacji kabotażowych w danym kraju. Należy stwierdzić, że takie rozwiązanie stoi w sprzeczności z głoszonym od wielu lat przez Komisję hasłem liberalizacji wspólnego rynku transportowego.

Znaczące utrudnienia wprowadzą także rozwiązania w zakresie odpoczynku kierowców, szczególnie zapis mówiący o tym, iż regularny odpoczynek tygodniowy nie może być odebrany w kabinie pojazdu, a pracodawca jest zobowiązany zapewnić kierowcy odpowiednie miejsce do odpoczynku. Dodatkowo pracodawca ma zostać zobligowany do takiej organizacji pracy kierowcy, aby mógł on powrócić do domu na odpoczynek tygodniowy przynajmniej raz w ciągu 3 następujących po sobie tygodni. Takie rozwiązanie sprawi, że kraje realizujące przewozy długodystansowe będą miały poważne problemy z planowaniem swoich operacji i zapewnieniem dalszego rozwoju swoim przewoźnikom, a braki w infrastrukturze parkingowej i hotelowej nie pozwolą na właściwe respektowanie planowanej legislacji.

Sektor transportowy jest jednym z filarów dobrze prosperującej gospodarki europejskiej. Jest jej „krwioobiegiem”. Administracyjne ograniczenie konkurencyjności na tym rynku, wydłużenie czasu transportu, zwiększenie jego kosztów odbiłoby się więc niewątpliwie na wszystkich innych branżach, a w konsekwencji także na samych konsumentach. Tymczasem przedstawiony przez Komisję Europejską Pakiet Mobilności zamiast wspierać rozwój rynku transportowego może przyczynić się do powstawania jeszcze większej ilości różnorodnych obciążeń i barier, w tym finansowych i biurokratycznych. Konsekwencją poruszanych przeze mnie rozwiązań może być także ograniczenie wymiany handlowej, przepływu towarów i usług, a w szczególnych przypadkach nawet upadłość firm i kierowanie zwolnionych pracowników na bezrobocie. W moim przekonaniu usankcjonowanie na poziomie europejskim szkodliwych protekcyjnych i partykularnych narodowych doprowadzi do zasadniczego ograniczenia dalszej integracji Jednolitego Rynku Europejskiego.

W związku z powyższym uprzejmie proszę Pana Przewodniczącego o pilne podjęcie stosownych działań w celu rewizji projektu Pakietu Mobilności biorącej pod uwagę zastrzeżenia podnoszone przez szereg unijnych krajów oraz organizacje gospodarcze przedsiębiorców i pracodawców nie tylko branży transportowej.

Z poważaniem



Adam Szejnfeld
Poseł do Parlamentu Europejskiego