

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej”

[COM(2018) 895 final – 2018/0436 (COD)]

(2019/C 190/08)

Sprawozdawca generalny: **Raymond HENCKS**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 14.1.2019 Rada Unii Europejskiej, 14.1.2019
Podstawa prawna	Art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Decyzja Prezydium	22.1.2019
Data przyjęcia na sesji plenarnej	20.2.2019
Sesja plenarna nr	541
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	76/1/0

1. **Wnioski i zalecenia**

1.1. EKES popiera wysiłki Komisji mające na celu tymczasowe zapewnienie podstawowych połączeń w zakresie międzynarodowego transportu drogowego towarów przez pojazdy ciężarowe między UE a Zjednoczonym Królestwem i odwrotnie w wypadku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE bez ratyfikowanej umowy o wystąpieniu, co sprawi, że kraj ten nie będzie już związany prawem Unii.

1.2. EKES wyraża zadowolenie, że w omawianym wniosku dotyczącym rozporządzenia przyznaje się przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa, do dnia 31 grudnia 2019 r., prawa do wykonywania przewozów dwustronnych między punktem początkowym a docelowym w Zjednoczonym Królestwie i Unii Europejskiej na warunkach określonych we wniosku i w szczególności pod warunkiem że przewoźnicy unijni będą mogli przemieszczać się na terytorium Zjednoczonego Królestwa na równoważnych warunkach obejmujących uczciwe, sprawiedliwe i niedyskryminujące warunki konkurencji.

1.3. EKES wyraża głęboką nadzieję, że najpóźniej przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE bez umowy, władze tego kraju przyjmą zestaw równoważnych środków tymczasowych gwarantujących, że unijni przewoźnicy drogowi przemieszczający się po Zjednoczonym Królestwie będą mieli takie same prawa jak te zaproponowane przez Komisję jako środek tymczasowy przewoźnikom posiadającym licencję w Zjednoczonym Królestwie, które to prawa upoważniają ich do świadczenia usług transportu towarów między terytorium Zjednoczonego Królestwa a 27 państwami członkowskimi.

1.4. EKES wzywa Zjednoczone Królestwo i UE, by w przypadku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE bez umowy o wystąpieniu, wynegocjowały one i ustanowiły za porozumieniem i przed końcem wspomnianego okresu przejściowego, podstawowe połączenia w kontekście ECMT, a także przyszłe zasady dotyczące stosunków między Zjednoczonym Królestwem a Unią Europejską.

1.5. Przepisy socjalne i techniczne, które powinny być przestrzegane w okresie przejściowym przez przewoźników mogących korzystać z licencji Zjednoczonego Królestwa i przemierzających się po terytorium Unii, nie obejmują zasad dotyczących wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia zawodowych kierowców samochodów ciężarowych. Z uwagi na to, że chodzi tu o bardzo ważny czynnik bezpieczeństwa, EKES wzywa do uzupełnienia art. 4 omawianego wniosku dotyczącego rozporządzenia odniesieniem do dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającej dyrektywę Rady 76/914/EWG ⁽¹⁾.

2. Wprowadzenie

2.1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽²⁾ ustanawia wspólne zasady swobodnego dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy w całej Wspólnocie, dla każdego pojazdu o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w transycie przez jedno lub więcej państw członkowskich.

2.2. Ma ono na celu zniesienie wszelkich ograniczeń, w tym dotyczących dostępu do rynku, w odniesieniu do dostawcy usług transportu towarowego ze względu na przynależność państwową lub fakt, że ma on siedzibę w innym państwie członkowskim niż to, w którym usługi mają być świadczone. Tego rodzaju przewóz jest, co do zasady, wykonywany na podstawie licencji wspólnotowej wydanej przez dane państwo członkowskie, uzupełnionej, jeżeli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, świadectwem kierowcy.

2.3. Przewozy z państw członkowskich do państw trzecich są nadal w znacznym zakresie regulowane przez umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a poszczególnymi państwami trzecimi.

2.4. Gdyby doszło do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej bez umowy o wystąpieniu, usługi transportu drogowego towarów ze Zjednoczonego Królestwa nie byłyby już związane prawem Unii. Bez ważnego zezwolenia, przewoźnicy drogowi ze Zjednoczonego Królestwa nie mieliby już dostępu do rynku przewozów drogowych w Unii i (prawdopodobnie) vice versa.

2.5. Obecnie jedyną podstawą prawną mogącą zrekompensować brak umowy o wystąpieniu jest wielostronny system kwot na transport, ustanowiony przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT), mający zastosowanie w 43 krajach, w tym w 26 państwach członkowskich UE (z wyjątkiem Cypru) i w Zjednoczonym Królestwie. Zezwala on na międzynarodowy transport towarów pomiędzy państwem rejestracji pojazdu a innym członkiem ECMT.

2.6. Liczba zezwoleń wydanych dla państwa członkowskiego ECMT w 2019 r. (23252 w przypadku UE-27 i 984 dla Zjednoczonego Królestwa) jest jednak zbyt ograniczona, aby sprostać obecnej wielkości transportu. Liczba tych zezwoleń może zostać zwiększona wyłącznie jednomyślnie przez wszystkie państwa członkowskie ECMT, zatem wariant ten nie jest odpowiednim rozwiązaniem, aby uniknąć zakłócenia dostępu do rynku transportu drogowego towarów z UE do Zjednoczonego Królestwa i odwrotnie.

2.7. Aby uniknąć wszelkich nieproporcjonalnych zakłóceń połączeń, co miałyby katastrofalne skutki dla obu stron, należy w trybie pilnym przyznać tymczasowe prawa do przemierzania się w UE przewoźnikom drogowym ze Zjednoczonego Królestwa pod warunkiem że Zjednoczone Królestwo ze swej strony zastosuje te same przepisy wobec przewoźników z UE.

3. Propozycja Komisji

3.1. W przypadku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE bez umowy o wystąpieniu, wniosek dotyczący przedmiotowego rozporządzenia przyznaje przewoźnikom drogowym ze Zjednoczonego Królestwa prawo do wykonywania dwustronnego transportu w UE od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, do dnia 31 grudnia 2019 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

3.2. Niemniej jednak wspomniane prawo do wykonywania dwustronnego transportu w UE przyznaje się wyłącznie pod warunkiem że Zjednoczone Królestwo zagwarantuje, że prawa, z których korzystają przewoźnicy ze Zjednoczonego Królestwa w Unii, będą w pełni równoważne prawom przyznanym unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów w Zjednoczonym Królestwie. W przypadku nieprzestrzegania tej równoważności Komisja jest uprawniona w drodze aktu delegowanego do:

ograniczenia zdolności przewozowych i/lub liczby przejazdów; lub

zawieszenia stosowania omawianego rozporządzenia; lub

przyjęcia innych stosownych środków.

3.3. Prawa przyznane przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii mającymi zastosowanie do transportu drogowego towarów, w szczególności w odniesieniu do:

- osób wykonujących czynności w trasie i kierowców pracujących na własny rachunek,
- przepisów prawa socjalnego dotyczących transportu drogowego,
- tachografów,
- maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i obciążeń niektórych pojazdów,
- urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów,
- obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa,
- przestrzegania dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników,
- zgodności ze wspólnotowymi zasadami dotyczącymi uczciwej i niedyskryminacyjnej konkurencji.

3.4. Państwa członkowskie i Komisja są uprawnione do sprawdzenia, czy przewoźnicy drogowego transportu towarów do Unii posiadają licencje lub świadectwa wydane przez Zjednoczone Królestwo zgodnie z odpowiednimi normami, czy wszystkie odpowiednie przepisy krajowe i unijne są przestrzegane oraz czy przyznane prawa nie są przekraczane.

3.5. Państwa członkowskie nie mogą negocjować ani zawierać ze Zjednoczonym Królestwem żadnych dwustronnych umów o transporcie drogowym towarów w sprawach wchodzących w zakres omawianego wniosku dotyczącego rozporządzenia.

4. Uwagi ogólne

4.1. Transport drogowy towarów jest sektorem o kluczowym znaczeniu zarówno dla Zjednoczonego Królestwa, jak i dla UE. Co roku między terytorium Zjednoczonego Królestwa a UE przemieszcza się ponad 4,4 mln pojazdów wykonujących przewóz towarów z udziałem kierowców. W 2015 r. Zjednoczone Królestwo dokonało wywozu łącznie 21 350 000 ton towarów do UE przy użyciu transportu drogowego. W tym samym czasie UE wywoziła do Zjednoczonego Królestwa 268 160 000 ton towarów⁽³⁾.

4.2. Wynika z tego, że istnienie barier w tej wymianie miałyby poważne skutki dla handlu, zatrudnienia i wzrostu gospodarczego dla obu stron, a także poważnie zakłóciłyby łańcuch dostaw.

⁽³⁾ Dane statystyczne brytyjskiego stowarzyszenia drogowego transportu towarów (Road Haulage Association).

4.3. EKES wyraża uznanie dla Komisji za zaproponowanie środków awaryjnych w celu uniknięcia najgorszego scenariusza, poprzez tymczasowe przyznanie przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa prawa do wykonywania przewozów dwustronnych między punktami w Zjednoczonym Królestwie i UE na warunkach określonych we wniosku, w tym przy zagwarantowaniu równoważonego dostępu dla przewoźników z UE w Zjednoczonym Królestwie i uczciwych warunków konkurencji, w oczekiwaniu na to, że do czasu wygaśnięcia okresu przejściowego z dniem 31 grudnia 2019 r. zostaną wynegocjowane i uzgodnione za porozumieniem niezbędne ustalenia dotyczące podstawowych połączeń w ramach systemu ECMT i ewentualne przyszłe zasady dotyczące stosunków między Zjednoczonym Królestwem a Unią Europejską.

4.4. EKES wyraża głęboką nadzieję, że gdyby doszło do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE bez umowy o wystąpieniu, władze tego kraju przyjmą najpóźniej dzień przed tym wystąpieniem zestaw równoważnych środków tymczasowych gwarantujących, że unijni przewoźnicy drogowi przemieszczający się po Zjednoczonym Królestwie będą mieli takie same prawa jak te zaproponowane przez Komisję jako środek tymczasowy przewoźnikom posiadającym licencję w Zjednoczonym Królestwie, które to prawa upoważniają ich do świadczenia usług transportu towarów między terytorium Zjednoczonego Królestwa a 27 państwami członkowskimi.

4.5. Gdyby Zjednoczone Królestwo odmówiło przyznania w wyznaczonym terminie tego rodzaju wzajemności praw do transportu, proponowane rozporządzenie stałoby się nieważne, a towary przewożone przez pojazdy ciężarowe ze Zjednoczonego Królestwa musiałyby być albo przeładowywane na granicy z UE na pojazdy ciężarowe zarejestrowane w Unii albo, o ile to możliwe, przewożone przez lekkie pojazdy użytkowe o dopuszczalnej masie mniejszej niż 3,5 tony, które nie podlegają wspólnym przepisom dotyczącym dostępu do międzynarodowego przewozu towarów.

4.6. W swojej opinii w sprawie dostępu do rynku międzynarodowego drogowego transportu rzeczy i do zawodu przewoźnika drogowego (*) z dnia 18 stycznia 2018 r., odnoszącej się do wniosku dotyczącego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1072/2009, EKES podkreślił już, że brak rozszerzenia tego rozporządzenia na lekkie pojazdy użytkowe może zakłócić konkurencję. EKES przypomina swój postulat, by lekkie pojazdy użytkowe zostały objęte wyżej wymienionym rozporządzeniem, choć być może w złagodzonej formie.

5. Uwagi szczegółowe

5.1. W art. 4 wniosku dotyczącego przedmiotowego rozporządzenia wymieniono przepisy socjalne i techniczne, które muszą być przestrzegane w okresie przejściowym przez przewoźników mogących korzystać z licencji Zjednoczonego Królestwa na terytorium Unii.

5.2. EKES zauważa, że wśród wspomnianych zobowiązań brakuje tych dotyczących wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia zawodowych kierowców samochodów ciężarowych. Z uwagi na to, że chodzi tu o bardzo ważny czynnik bezpieczeństwa, EKES wzywa do uzupełnienia wspomnianego artykułu odniesieniem do dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającej dyrektywę Rady 76/914/EWG.

Bruksela, dnia 20 lutego 2019 r.

Luca JAHIER

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

(*) Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 38.