



## KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.11.2017 r.  
C(2017) 7074 final

*Szanowny Panie Marszałku!*

*Komisja pragnie podziękować Senatowi RP za przekazanie uzasadnionej opinii w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającą szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego {COM(2017) 278 final} oraz opinii w sprawie wniosku dotyczącego 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 final}.*

*Wnioski te mają ułatwić realizację kilku celów. Chodzi tu w szczególności o poprawę warunków uczciwej konkurencji na rynku i warunków pracy kierowców w sektorze transportu drogowego. Odnoszą się one do szeregu konkretnych problemów i mają na celu uproszczenie oraz doprecyzowanie obowiązujących przepisów prawa. Dzięki tym wnioskom egzekwowanie przepisów stanie się skuteczniejsze, a obciążenia administracyjne zostaną ograniczone.*

*Komisja z zadowoleniem przyjmuje poparcie Senatu RP dla niektórych elementów zawartych we wnioskach Komisji, ale również bardzo poważnie traktuje ocenę wskazującą na niezgodność wniosku {COM(2017) 278 final} z zasadą pomocniczości, wyrażone obawy związane z potencjalnym bardzo negatywnym wpływem wejścia w życie projektowanych przepisów na polski sektor transportu drogowego towarów oraz sprzeciw w odniesieniu do niektórych przepisów dotyczących lekkich pojazdów dostawczych, dobrej reputacji i kabotażu.*

*Mając na względzie, że transport należy do dziedzin, w odniesieniu do których Unia Europejska dzieli kompetencje z jej państwami członkowskimi [art. 4 ust. 2 lit. g) Traktatu o Unii Europejskiej], zasada pomocniczości istotnie znajduje tu zastosowanie. Należy jednak mieć na uwadze, że regulacje ustanowione przez prawodawcę unijnego mogą być nowelizowane wyłącznie przez tego prawodawcę. Ponadto wskazać należy, że niedociągnięcia w obecnym prawodawstwie doprowadziły do sytuacji, w której państwa członkowskie wdrażają i egzekwują unijne przepisy socjalne (w tym przepisy dotyczące delegowania pracowników) w różny sposób. Z definicji takie różnice nie mogą być niwelowane przez same państwa członkowskie.*

*Pan Stanisław Karczewski  
Marszałek Senatu  
ul. Wiejska 6  
PL – 00-902 WARSZAWA*

Co do przewozów realizowanych lekkimi pojazdami dostawczymi, Komisja przyjęła w tym zakresie podejście zrównoważone. Z jednej strony bowiem uznaliśmy, że przewoźnicy wykorzystujący tego rodzaju pojazdy powinni spełniać minimalne normy wykonywania działalności przewozowej. Z drugiej jednak strony naszym zdaniem normy te powinny być mniej rygorystyczne niż te, które stosuje się wobec przewoźników operujących ciężkimi pojazdami użytkowymi, biorąc pod uwagę, że działalność przewozowa z wykorzystaniem lekkich pojazdów dostawczych na ogół ma ograniczony charakter.

Odnosząc się do wymogu posiadania dobrej reputacji, Komisja proponuje doprecyzować ten wymóg w takim zakresie, w jakim chodzi o ustalenie, kto i w jakich przypadkach będzie podlegał sprawdzeniu, czy ów wymóg spełnia. Ponadto, aby zapewnić spójność z projektowanymi przepisami dotyczącymi zasad delegowania pracowników, uważamy, że każdorazowe naruszenie tych zasad powinno prowadzić do ponownego zbadania przez władze krajowe, czy operator, który dopuścił się takiego naruszenia, powinien nadal cieszyć się statusem dobrej reputacji.

Jeżeli chodzi o kabotaż, a konkretnie o wymogi określone w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, wniosek Komisji ma na celu ułatwienie egzekwowania prawa tak, aby uniknąć otwierania i zamykania rynku kabotażu, jak to ma miejsce obecnie.

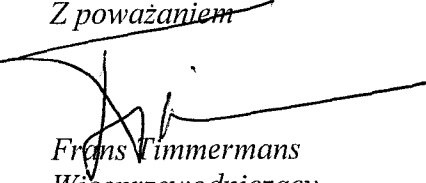
Zaproponowane przez nas zasady przyznają operatorom dodatkową elastyczność w planowaniu przewozów, a to dzięki zniesieniu limitu przewozów kabotażowych. Jednocześnie zmiana ta zostanie zrównoważona w ten sposób, że w pewnym ograniczonym stopniu zmniejszeniu ulegnie maksymalna liczba dni, w których operatorzy będą mogli wykonywać operacje kabotażowe. Ogólnie rzecz biorąc, nie oczekujemy, że nowe zasady doprowadzą do radykalnych zmian, jeżeli chodzi o skalę przewozów kabotażowych. Odnosząc się do problemu częstotliwości prowadzenia w Unii Europejskiej nielegalnych przewozów kabotażowych, uważamy, że egzekwowanie prawa w tym zakresie powinno zostać wzmocnione. To właśnie dlatego Komisja proponuje, aby ustanowiona została minimalna liczba kontroli przewozów.

Poruszone powyżej kwestie opierają się na wstępnych wnioskach przedstawionych przez Komisję, które znajdują się obecnie na etapie procesu legislacyjnego z udziałem Parlamentu Europejskiego i Rady.


Właśnie rozpoczęły się na ten temat dyskusje w ramach grupy roboczej Rady. Komisja ściśle współpracuje z prezydencją estońską w celu zidentyfikowania głównych osi podziału stanowisk państw członkowskich i usprawnienia rozmów w tym zakresie. Wyrażamy nadzieję, że w niedalekiej przyszłości uda się wypracować porozumienie ze współprawodawcami.

Komisja wyraża nadzieję, że powyższe wyjaśnienia stanowią odpowiedź na kwestie poruszone przez Senat RP i liczy na dalszy dialog polityczny w przyszłości.

Z poważaniem



Frans Timmermans  
Wiceprzewodniczący



Violetta Bulc  
Członek Komisji