

## **Sojusz drogowy**

*na rzecz wspólnego planu działań służącego promowaniu wolnego rynku przewozów drogowych, który lepiej zabezpiecza fundamentalne prawa socjalne oraz na rzecz bardziej efektywnych kontroli*

### ***Spotkanie europejskich ministrów transportu - Paryż, 31 stycznia 2017 r.***

Siła i przyszłość Unii Europejskiej jest oparta zarówno na jej wolnym rynku, jak i na respektowaniu fundamentalnych praw, w szczególności tych socjalnych. Jest to szczególnie ważne w czasach, kiedy wzrost populizmu w wielu krajach europejskich wzmacnia wątpliwości dotyczące kształtu Europy.

Naszym celem jest podjęcie pilnych działań na rzecz zintegrowanej Europy, w której transport drogowy będzie wykonywany na obszarze gospodarczym, gdzie konkurencja będzie uczciwa i zdrowa, gdzie prawa socjalne pracowników będą lepiej zabezpieczone i gdzie bezpieczeństwo kierowców i użytkowników dróg będzie bardziej brane pod uwagę.

Z tego względu, my, ministrowie transportu z Austrii, Belgii, Danii, Francji, Niemiec, Włoch, Luksemburga, Norwegii i Szwecji, chcemy wysłać mieszkańcom UE czytelny przekaz, że współpraca w Europie przynosi konstruktywne rezultaty.

W zgodzie z obowiązującym prawem unijnym niniejsze "Porozumienie drogowe" ma na celu:

1. Zebranie wybranych działań służących wdrażaniu europejskich przepisów prawnych, w szczególności tych socjalnych, w celu ułatwienia ich egzekwowania.
2. Poprawę naszych działań kontrolnych w oparciu o wzajemne doświadczenia oraz poprzez wzmocnienie współpracy celem podniesienia efektywności walki z oszustwami w obszarze socjalnym, bezpieczeństwa i prawa pracy oraz z nieuczciwymi praktykami.
3. Zdefiniowanie wspólnego stanowiska w kwestii przyszłości europejskiej polityki w zakresie przewozów drogowych w celu:

*Walki z dumpingiem społecznym i promowania uczciwej konkurencji. W tym kontekście:*

- Podjęcie dyskusji na temat dalszej liberalizacji rynku transportu drogowego, w szczególności kabotażu drogowego, może być rozważane dopiero kiedy zostanie wdrożona w praktyce harmonizacja właściwych przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego;
- Ramy prawne dotyczące kierowania i okresów odpoczynku muszą gwarantować wysoki poziom ochrony i nie mogą być osłabiane;
- Promowanie bardziej efektywnych mechanizmów koordynacji i egzekwowania kontroli w celu weryfikacji w praktyce odpowiedniego stosowania zasad właściwych dla sektora;
- Wspieranie profesji kierowcy drogowego w czasach, kiedy wiele krajów członkowskich mierzy się z problemem braku siły roboczej.

*Wzięcia pod uwagę bezpieczeństwa drogowego jako jednego z priorytetów europejskiej polityki transportowej, w szczególności poprzez:*

- Poprawę bezpieczeństwa pojazdów używanych do transportu drogowego;
- Promowanie większego wzajemnego poszanowania i zrozumienia między kierowcami lekkich i ciężkich pojazdów;

Mając to na uwadze Porozumienie drogowe obejmuje z jednej strony działania mające na celu zebranie niektórych krajowych przepisów prawnych specyficznych dla każdego z państw sygnatariuszy Porozumienia Drogowego, a drugiej strony działania mające na celu koordynację i poprawę efektywności kontroli oszustw. Działania te są następujące:

### **Działanie 1: Wdrożenie środków gwarantujących prawo kierowcy do równowagi między pracą i życiem prywatnym.**

Biorąc pod uwagę częstą obecność w weekendy w poszczególnych krajach pojazdów należących do firm, które nie są w nich zarejestrowane i w których kierowcy odbierają swój regularny odpoczynek tygodniowy, istnieje szereg środków, które można użyć zgodnie z Rozporządzeniem 561/2006:

- Poddać sankcjom tę praktykę i/lub;
- Poddać sankcjom firmy, które nie stosują zasad organizacji pracy, umożliwiających ich kierowcom stosowanie regulacji prawnych i/lub;
- Promować na poziomie krajowym i europejskim wprowadzenie nowych zasad, zachęcających pracodawców do umożliwienia kierowcom, którzy pracują na trasach poza krajem w którym znajduje się ich centrum interesów życiowych, powroty przynajmniej na czas regularnego odpoczynku tygodniowego.

Niektóre Kraje Członkowskie wdrożyły już takie rozwiązania a inne je rozważają. Ich wartość dodana jest wieloraka: umożliwia kierowcy korzystanie z równowagi pomiędzy pracą a życiem prywatnym, zachęcając do powrotu do miejsca, gdzie znajduje się centrum jego interesów życiowych, kładzie kres degradującym warunkom życia na parkingach i przyczynia się do przywrócenia bardziej zrównoważonej konkurencji poprzez uniemożliwienie niezarejestrowanym przedsiębiorstwom transportowym realizacji wielomiesięcznych cykli operacyjnych z tym samym kierowcą poza swoim krajem. Innym skutecznym środkiem do osiągnięcia tego celu może być również sprawdzanie stosowania w praktyce prawodawstwa UE zgodnie z którym kierowca ma być opłacany zgodnie z czasem pracy, a nie w formie ryczałtu za przewóz.

### **Działanie 2: Wzmocnienie przepisów w zakresie lekkich samochodów dostawczych biorących udział w międzynarodowym transporcie towarowym.**

Wiadomym jest, że coraz większa liczba podmiotów nieposiadających siedziby w danym państwie, realizuje za pomocą pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej lub równej 3,5 tony, liczne usługi z zakresu drogowego transportu rzeczy na rachunek innego podmiotu, uważane za transport międzynarodowy i kabożaż.

Taka sytuacja podważa nie tylko warunki zdrowej konkurencji, ale również niesie ze sobą ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ nie ma gwarancji, że operatorzy tych pojazdów są dobrze wyszkolonymi specjalistami.

W celu zapewnienia sprawiedliwej i bezpiecznej konkurencji oraz uniknięcia obchodzenia zasad mających zastosowanie do samochodów ciężarowych, należy wziąć pod uwagę środki takie jak nadanie lekkim pojazdom użytkowym statusu inspirowanego obecnym ustawodawstwem europejskim w celu poddania ich czterem warunkom dostępu do zawodu, z zastosowaniem szczególnych dostosowań związanych z ich charakterem.

**Działanie 3: Ułatwienie korzystania z elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) poprzez zachęcanie do przystąpienia do protokołu dodatkowego do Konwencji ONZ o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) (19 maja 1956) w celu uznania e-CMR;**

W celu poprawy konkurencyjności firm transportowych poprzez redukcję wysiłku administracyjnego i także poprawy praktyk kontrolnych, oczekiwane byłoby zrezygnowanie z papierowego dokumentu (listu przewozowego). Dokument ten formalizuje kontrakt pomiędzy wysyłającym towar i przewoźnikiem i musi być w kabinie pojazdu w celu okazania podczas kontroli.

Niektóre kraje członkowskie ratyfikowały Dodatkowy Protokół (e-CMR) do Konwencji ONZ o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (tzw. Konwencji CMR). Jednakże, nie dotyczy to wszystkich krajów członkowskich.

Jest zatem ważne aby jak największa liczba państw dołączyła do tego Dodatkowego Protokołu w celu stworzenia spójnego obszaru geograficznego, gdzie dokumenty transportowe by zniknęły, obszaru w którym skoncentrowana byłaby duża część drogowych przewozów towarów.

To powinno być dokonane przy zapewnieniu wiarygodności i bezpieczeństwa elektronicznych listów przewozowych np. poprzez projekty pilotażowe, ocenę i wymianę doświadczeń.

**Działanie 4: Wymiana najważniejszych danych służb kontrolnych aby skorzystać z doświadczeń i lepiej ukierunkować kontrolę**

Ponieważ transport drogowy jest wyjątkowo mobilną, wędrowną i ponadnarodową działalnością, istotne jest poprawienie wymiany informacji pomiędzy krajowymi władzami nadzorującymi.

A zatem, w ramach granic przepisów o prywatności, wymiana informacji nt. naruszeń byłaby dużą korzyścią, na przykład tych zawartych w narodowym systemie ryzyka (RRS) dla firm, narzędziu, które jest obecnie niewykorzystane.

**Działanie 5: Wymiana innowacyjnych inicjatyw w zakresie oceny kabotażu i systemów kontrolnych zapewniających transport o wysokiej jakości.**

Wiarygodność i jakość istniejących statystyk dotyczących kabotażu jest niesatysfakcjonująca. Jakość istniejących systemów zbierania informacji powinna być poprawiona poprzez wzmocnienie obowiązków raportowania i poszukiwania nowych sposobów zdobywania wiarygodnych statystyk. To powinno zapewnić podstawę do dobrej dyskusji na temat rozwoju rynku transportu.

Intensywność kontroli mogłaby być dostosowywana do nawracających naruszeń popełnianych przez daną firmę w danym okresie czasu. Niektóre państwa już stworzyły taki schemat kontrolny i warto z ich doświadczenia skorzystać.

### **Działanie 6: Wzmocnienie wzajemnej wymiany praktyk kontrolnych w walce przeciwko oszustwom poprzez istniejące ciała multilateralne**

Ważne jest popieranie rozwoju europejskich organizacji współpracy takich jak TISPOL (Europejska Policja Drogowa) czy ECR (Euro Control Route – Europejskie stowarzyszenie inspekcji drogowych). Ta druga przechodzi obecnie transformację w europejską grupę współpracy terytorialnej (EGTC). Ten nowy status pozwoli jej wzmocnić swe działania, w szczególności przyjąć nowe kraje i promować wspólne akcje i współpracę policji kontrolnych.

ECR pokazała swoje znaczenie, pozwalając, z jednej strony na bliską i ułatwiającą wymianę doświadczeń w zakresie kontroli pomiędzy członkowskimi państwami współpracę a z drugiej strony, poprzez wspólne akcje szkoleniowe, ekspertyzy w zakresie wykrywania i zwalczania oszustw czy wspólne działania kontrolne. Byłoby dobrze aby następował rozwój wymiany informacji pomiędzy władzami krajowymi na temat wyników kontroli i ich eksploatacji.

Europejski program walki z pracą nierejestrowaną jest narzędziem, które może być aktywowane w celu wzmocnienia współpracy między służbami państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów. Platforma ta pozwoli na wymianę informacji i wspólnych działań przeciwko pracy nierejestrowanej, w szczególności jeśli chodzi o pracę transgraniczną.

### **Działanie 7: Opracowanie transgranicznej wymiany dla wzmocnienia egzekwowania przepisów mających zastosowanie w transporcie drogowym, w szczególności w celu zbadania złożonych procesów oszustw dotyczących zasad rejestracji siedziby przedsiębiorstw ( tzw. przedsiębiorstwa „letterbox”) oraz oszustw związanych z użytkowaniem tachografu.**

Wyrafinowane oszustwa wymagają skomplikowanych sposobów prowadzenia dochodzenia, w których należy połączyć wiedzę różnych organów nadzoru z kilku państw członkowskich:

- Po pierwsze, oszustwa dotyczące zasad rejestracji siedziby przedsiębiorstwa, i identyfikacja często złożonych mechanizmów, które doprowadziły do powstania przedsiębiorstw "letterbox", wymaga dokładnych badań zarówno w kraju rejestracji siedziby firmy jak i w kraju (krajach), w których jednostki zależne (spółki córki) zostały nieprawidłowo zarejestrowane.

- Po drugie, oszustwa związane z używaniem tachografu, w których wysoki stopień zaawansowania technologii zmieniającej działanie aparatury sterującej, wymaga wymiany know-how między kontrolerami z kilku krajów.

- Po trzecie, w celu ułatwienia i zapewnienia skutecznej kontroli, powinna zostać przewidziana możliwość skrócenia okresu przejściowego na stosowanie inteligentnego tachografu (rozporządzenie nr 165/2014)

**Działanie 8: Aby obronić wspólne stanowisko w organach Międzynarodowego Forum Transportu (ITF - EKMT) należy zapewnić stabilność systemu kontrolowania ewolucji rynku.**

Podczas prac prowadzonych pod egidą Unii Europejskiej, doszło do odrzucenia przez wiele państw członkowskich zgody na otwarcie rynku bez uwzględnienia harmonizacji społecznej, uwolnienie limitów kwot zezwoleń EKMT byłoby szkodliwe dla wszystkich przewoźników drogowych.

Takie uwolnienie będzie przede wszystkim z korzyścią dla przewoźników spoza Wspólnoty, co poprzez zwiększenie dostępu do terytorium Unii, mogłoby prowadzić do zwiększenia praktyk dumpingu socjalnego i poważnie zagrozić konkurencyjności europejskich przewoźników.

Obecna sytuacja, która utrwała, bez nadzoru, swobodny przepływ lekkich pojazdów użytkowych z państw trzecich w ramach UE jest nie do przyjęcia.

Paryż, 31 stycznia 2017,

Minister Austrii,

Minister Belgii

Minister Danii

Minister Francji

Minister Niemiec

Minister Włoch

Minister Luksemburga

Minister Norwegii

Minister Szwecji