

## **Apel o wstrzymanie prac i wycofanie Pakietu mobilności nr 1**

Z dosyć dużym zaniepokojeniem i zdumieniem przyjęliśmy wiadomość, że pomimo szalejącej na całym świecie pandemii COVID-19, której skutki gospodarcze w coraz większym stopniu odczuwa cała europejska gospodarka, a branża transportu drogowego w szczególności, Rada Unii Europejskiej kontynuuje prace nad Pakietem mobilności nr 1, o czym świadczą kolejne wyznaczone w najbliższych dniach terminy formalnych posiedzeń organów i komitetów Rady.

Obecnie przeżywamy niespotykane w powojennej historii Europy załamanie gospodarcze w kluczowych dla gospodarki europejskiej sektorach. Jako przykład można wskazać całkowite zawieszenie produkcji w branży motoryzacyjnej, która zawsze była wizytówką i jednocześnie kołem zamachowym unijnej ekonomii. Innym przykładem może być branża turystyczna, która zaprzestała świadczenia jakichkolwiek usług.

Patrząc na dynamikę rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19 należy spodziewać się jeszcze co najmniej kilku miesięcy, podczas których produkcja, a co za tym idzie wymiana towarowa w Unii Europejskiej będzie znacząco ograniczona. Już dziś przerwane są dotychczasowe łańcuchy dostaw, a w niektórych segmentach rynku liczba zleceń transportowych spadła do zera! Podobna sytuacja dotyczy przewozów pasażerskich, a w szczególności przewozów okazjonalnych obsługujących branżę turystyczną.

Na dodatek wprowadzane ograniczenia w przekraczaniu granic, skandaliczne, urągające godności ludzkiej pogarszające się z dnia na dzień warunki sanitarne na granicach i w obiektach obsługi podróżnych w większości państw europejskich, a także naturalna obawa przed wirusem i wywołany tym stres, powodują zauważalny już obecnie odpływ pracowników z zawodu kierowcy, co w niedługim czasie przekształci się w nieodwracalne zjawisko o masowej skali.

Zważywszy na bezdyskusyjny fakt, iż:

- ponad 90% przedsiębiorstw transportowych w Unii Europejskiej stanowią małe i średnie rodzinne firmy;
- zdolność finansowa tych przedsiębiorstw jest na bardzo niskim poziomie zbliżonym do minimum określonego w rozporządzenie (WE) nr 1071/2009;
- firmy te w swoich kosztach stałych mają duży udział zobowiązań finansowych wynikających z leasingu pojazdów i udzielonych kredytów, których nie będą mogły spłacać w trakcie przymusowego kilku miesięcznego przestoju;

można z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć, że długofalowym skutkiem kryzysu wywołanego pandemią COVID-19 będzie upadłość większości europejskich przewoźników, w szczególności tych ze słabiej rozwiniętych państw unijnych.

Z kolei firmy, którym uda się przetrwać ten kryzys, jeszcze przez wiele lat będą osłabione pod względem ekonomicznym, a ich zdolność przewozowa może być niewystarczająca dla zaspokojenia potrzeb odradzającej się europejskiej gospodarki.

Mając na uwadze powyższe konsekwencje obecnego kryzysu, a także w tej sytuacji oczywisty negatywny wpływ proponowanych w Pakiecie mobilności nr 1 regulacji w postaci znaczącego zwiększenia kosztów prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego oraz zmniejszenia efektywności prowadzonych operacji transportowych, uważamy że w interesie europejskiej gospodarki, a także samej branży transportowo-logistycznej **należy zawiesić prace nad Pakietem, a następnie wycofać się z przyjętych dotychczas rozwiązań.**

**Apelujemy także o zawieszenie, a następnie wycofanie wszystkich inicjatyw legislacyjnych na poziomie Unii Europejskiej wpływających negatywnie** na funkcjonowanie branży transportu międzynarodowego poprzez zwiększanie kosztów prowadzenia działalności w transporcie oraz wszelkich innych obciążeń dla pracodawców.

Podejmowanie dalszych działań na poziomie UE, które zwiększają koszty transportu oraz nakładają dodatkowe obciążenia administracyjne byłby sprzeczne z wszystkimi działaniami podejmowanymi przez państwa członkowskie jak i Komisję Europejską celem ratowania branży transportu oraz zapewnienia łańcuchów dostaw w Europie. Mimo pomocy państwowej, powrót do bieżącej działalności będzie procesem wielomiesięcznym i nowelizacja przepisów regulujących transport jak w Pakiecie Mobilności przyniesie zatrzymanie procesu odzyskiwania zdolności finansowej.

Kluczowe jest zachowanie miejsc pracy i istnienia zakładów pracy, a nie populizm legislacyjny.

Dodatkowo apelujemy o czasowe - na czas kryzysu spowodowanego wirusem COVID-19:

- **zawieszenie stosowania krajowych przepisów o pracownikach delegowanych wydanych na podstawie dyrektywy 96/71/WE** wobec kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy;
- **zawieszenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów kabotażowych**, o których mowa w rozporządzeniu WE nr 1072/2009, w zakresie liczby operacji kabotażowych i okresu w którym te operacje mogą być realizowane;
- **zawieszenie przepisów rozporządzenia WE nr 561/2006** w zakresie czasu prowadzenia pojazdów oraz wymaganych przerw i okresów odpoczynku;
- **zawieszenie przepisów krajowych w zakresie szkoleń okresowych kierowców** wydanych na podstawie dyrektywy 2003/59/WE;
- zobowiązania państw członkowskich UE do wydania zarządzeń/poleceń utrzymujących **dostępność dla kierowców sanitariatów na obiektach w miejscach obsługi podróży, stacjach benzynowych, parkingach itp.**
- **wypracowanie** w państwach członkowskich UE zharmonizowanych **przepisów ograniczających odpowiedzialność przewoźników, operatorów transportowych i spedytorów z tytułu zawartych umów przewozu**, których z uwagi na ograniczenia epidemiologiczne - nie mogą zrealizować albo zrealizować w uzgodnionym w umowie czasie.

Maciej Wroński

Prezes

Transport i Logistyka Polska