



DEKLARACJA WIELOSTRONNA

między stowarzyszeniami transportowymi z Bułgarii, Chorwacji, Czech, Danii, Estonii, Grecji, Irlandii, Łotwy, Litwy, Holandii, Polski, Portugalii, Rumunii, Słowacji, Hiszpanii, Węgier i Wielkiej Brytanii

przeciw stosowaniu przepisów Dyrektywy WE 96/71 o delegowaniu pracowników do międzynarodowych przewozów drogowych

Na ogólnym poziomie uznajemy Pakiet Mobilności jako potrzebę wprowadzenia jasnych, sprawiedliwych, możliwych do skontrolowania i jednolitych przepisów europejskich. Jednakże nie możemy zgodzić się na wyprowadzenie nieproporcjonalnego i symbolicznego stosowania Dyrektywy o delegowaniu pracowników, która nie ma na celu wzmocnienia jednolitego rynku. Dlatego nie zgadzamy się z propozycją Komisji Europejskiej na wprowadzenie *lex specialis*, które zakłada, że transport międzynarodowy (tranzyt, przewozy dwustronne i przewozy transgraniczne) podlega przepisom Dyrektywy o delegowaniu i która zamierza stworzyć jedynie marginalne odstępstwo od stosowania tych przepisów.

Po pierwsze - stosowanie Dyrektywy o delegowaniu do całego transportu międzynarodowego, którego pracownicy są hiper mobilni i każdego dnia przekraczają granice, jest irracjonalne z założenia, bowiem przepisy Dyrektywy stosuje się do pracowników, którzy świadczą pracę przez kilka miesięcy lub lat na terytorium jednego państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym zwyczajowo pracują. Tym samym przepisy Dyrektywy nie są przystosowane do kierowców, którzy pracują przez jeden dzień lub nawet przez kilka godzin w kilku państwach.

Po drugie - stosowanie Dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników nie będzie skuteczne wobec transportu ze względu na duże i złożone wyzwania administracyjne. Stosowanie Dyrektywy do transportu międzynarodowego pociąga za sobą konieczność stosowania wielu różnych legislacji krajowych do zasad ustalania podstawy wynagrodzenia – służby kontrolne i przedsiębiorstwa prawdopodobnie będą musiały radzić sobie z nawet z 20 różnymi przepisami krajowymi, w zależności od tego, w których państwach w ciągu każdego miesiąca wykonują przewozy, oraz nawet z 50 różnymi przepisami dotyczącymi minimalnego wynagrodzenia, w zależności od stażu pracy kierowcy, rodzaju pojazdu, którym wykonują przewozy, rodzaju przewożonych towarów, itp. Zastosowanie Dyrektywy pociągałoby za sobą również stosowanie również wielu różnych krajowych przepisów dotyczących stawek minimalnych za dni urlopu. Stosowanie Dyrektywy do transportu międzynarodowego spowoduje nieproporcjonalne ograniczenia działalności zdecydowanej większości przedsiębiorstw transportowych w UE, szczególnie tych małych i średnich, które są mniej elastyczne i mają mniejsze możliwości, aby sprostać restrykcyjnym wymogom nałożonym przez przepisy Dyrektywy, co może spowodować, że będą one zmuszone znacznie ograniczyć swoją aktywność na rynku przewozów transgranicznych, wycofać się z niego czy nawet ogłosić niewypłacalność. W związku z tym złożona propozycja regulacji będzie miała wpływ na całą branżę i rynek transportowy jako całość i w konsekwencji na funkcjonowanie handlu wewnątrzunijnego, ponieważ obciążenia administracyjne zobowiązujące do stosowania różnych krajowych przepisów prawa pracy z różnymi systemami wynagradzania i zabezpieczenia społecznego, płacy minimalnej z różnymi układami zbiorowymi będą miały poważny wpływ na małe, średnie i duże firmy transportowe zatrudniające kierowców wykonujących przewozy transgraniczne.

Po trzecie - zastosowanie przepisów Dyrektywy o delegowaniu do transportu międzynarodowego nie wzmocni jednolitego rynku europejskiego. Propozycja ta potencjalnie zmniejszy rozwój w UE, ponieważ zwiększy koszty operacji międzynarodowych przewozów drogowych, a tym samym doprowadzi do zmniejszenia handlu transgranicznego. To spowoduje osłabienie jednolitego rynku europejskiego i będzie miało negatywny wpływ na sytuację finansową i zatrudnienie w UE.

Wreszcie zastosowanie Dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników do transportu międzynarodowego, będzie miało skutek odwrotny do zamierzonego, ponieważ po 1) prawdopodobnie w celu obejścia przepisów dotyczących delegowania zwiększy się liczba kierowców pracujących na własny rachunek, którzy nie muszą przestrzegać zasad delegowania, co zwiększy nieuczciwą konkurencję i już trudną sytuację na rynku oraz po 2) w celu obejścia przepisów o delegowaniu część firm transportowych przeniesie swoją siedzibę do krajów spoza UE, a także doprowadzi do tego, że już istniejące firmy transportowe spoza UE przejmą rynek przewozów europejskich.

Z tych powodów Sygnatariusze niniejszej Deklaracji są przeciwni zastosowaniu Dyrektywy o delegowaniu pracowników do międzynarodowego transportu drogowego i dlatego zachęcają instytucje do wyraźnego wykluczenia transportu z zakresu Dyrektywy.

Podpisy:



Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias



ČESMAD BOHEMIA, the association of road transport operators



Hungarian Road Transport Association



Association of the Bulgarian Enterprises for International Road Transport and the Roads (AEBTRI),



Association of road carriers "Latvijas Auto"



Association of Estonian International Road Carriers



ČESMAD Slovakia Association



Lithuanian National Road Carriers Association LINAVA



Association on International Trade and Logistics



Asociación del transporte internacional por carretera



Association for the Danish road transport of goods



Association of International Road Transport Carriers in Poland



The National Union of Road Hauliers from Romania



Hellenic Federation of Road Transport



The Irish Road Haulage Association



Polish Association Of Coach Carriers

D. Janczak



The Road Haulage Association

Andrzej Duban



Czech Chamber of Commerce

P. Mlýň



Croatian Chamber of Economy

M. Čagal



Polish Nationwide Union of Road Transport Employers

Andrzej G.



The Romanian Employers' Confederation
CONCORDIA

Harolac



Portuguese Commerce and Services Confederation

J. V. S.