



MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 06.06.2016 r.  
nr. 3505 podpis. *Stusie*

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 06.06.2016 r.  
nr. 2646 podpis. *W*

Warszawa, 2.06.2016 r.

DTD.I.0720/11/14/16 KL.2016

Nki: 80878/16

Pan  
Stanisław Karczewski  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z oświadczeniem złożonym przez senatora Waldemara Sługockiego podczas 16. posiedzenia Senatu w dniu 29 kwietnia 2016 r. dotyczącym warunków wykonywania przewozów drogowych we Francji w związku z zapisami ustawy zwanej Loi Macron, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Sytuacja, która ma obecnie miejsce na rynku międzynarodowych przewozów drogowych w UE związana z wdrażaniem przez niektóre państwa członkowskie przede wszystkim przez Francję i Niemcy przepisów ustanawiających płacę minimalną w stosunku do zagranicznych kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy oraz ustanowienie niekorzystnych wymogów administracyjnych wobec przedsiębiorców budzi szczególny niepokój, nie tylko Polski, lecz również wielu innych państw europejskich. Warto podkreślić, że przeciwne są prawie wszystkie nowe państwa członkowskie, których kierowcy i przewoźnicy oferują usługi na otwartym rynku unijnym, ale również niektóre stare państwa członkowskie, które obawiają się odpływu tańszych pracowników z Polski w wyniku nowych, bardziej restrykcyjnych regulacji.

Polska branża międzynarodowego transportu drogowego wyrosła na lidera w UE. Polscy przedsiębiorcy dysponują flotą ponad 180 tys. pojazdów ciężarowych, z których duża część to najnowocześniejsze pojazdy spełniające najostrejsze normy w dziedzinie ekologii i bezpieczeństwa transportu. Polski transport drogowy wykonuje ok. 24 % wszystkich przewozów międzynarodowych w UE, a włączając w to krajowy transport drogowy zajmujemy obecnie drugie po Niemczech miejsce w UE.

Osiągnięcie tak wysokiej pozycji przez polski transport drogowy możliwe było m.in. dzięki liberalnym unijnym przepisom transportowym, opartym na wolnościowych zasadach swobody przepływu osób, towarów i usług zagwarantowanych w Traktacie o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Niestety z rozczarowaniem należy zanotować, że obecnie niektóre państwa członkowskie odchodzą od tych zasad.

Niemcy w ramach tzw. ustawy MiLoG objęły zagranicznych przedsiębiorców wykonujących transport drogowy obowiązkiem wypłacania płacy minimalnej w wysokości określonej przez niemieckie przepisy. Podobne regulacje przyjęła Francja w ramach przepisów dotyczących wzrostu, aktywności i równych szans gospodarczych (tzw. ustawie Macrona).

9 kwietnia 2016 r. został opublikowany dekret nr 2016-418 z dnia 7 kwietnia 2016 roku w sprawie dostosowania Kodeksu Pracy do przedsiębiorstw działających w sektorze transportu, delegujących pracowników do Francji, modyfikujący przepisy o transporcie drogowym.

Polska jest zdecydowanie przeciwna wspomnianym przepisom, uznając że co do zasady nie powinny one mieć zastosowania do międzynarodowego transportu drogowego, w tym do kabotażu.

Wątpliwości w zakresie zgodności ww. przepisów z przepisami Unii Europejskiej wyraża także Komisja Europejska. Wobec Niemiec (w sprawie MiLoG) KE wszczęła procedurę o naruszenie przepisów prawa UE. W grudniu 2015 r. KE wszczęła procedurę wyjaśniającą UE-Pilot wobec Francji.

Należy wskazać, że m.in. dzięki zdecydowanym działaniom ze strony polskiego rządu na forum międzynarodowym, Niemcy zawiesiły stosowanie przepisów o płacy minimalnej w stosunku do przewozów tranzytowych w transporcie drogowym.

Istotne znaczenie w sprawie płacy minimalnej w odniesieniu do transportu drogowego mają trwające obecnie w UE prace nad projektem zmiany dyrektywy nr 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa ściśle współpracuje z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, które jest właściwe w zakresie tej dyrektywy. MRPiPS ma poważne uwagi do tego projektu i wnosi je na forum UE. Resort infrastruktury i budownictwa podziela te uwagi i stoi jednocześnie na stanowisku, że ww. dyrektywa nie ma zastosowania do międzynarodowego transportu drogowego, w tym do kabotażu. Takie podejście znalazło wyraz w oficjalnym stanowisku Rządu RP do projektu wspomnianej dyrektywy.

Staraniem w szczególności Polski parlamenty wielu krajów unijnych (Polski, Bułgarii, Czech, Danii, Estonii, Chorwacji, Węgier, Łotwy, Litwy i Rumunii) spowodowały wszczęcie po raz trzeci w historii tzw. procedury „złotej kartki”, zmuszającej Komisję Europejską do ponownego przeglądu swojej propozycji. Kraje te mają w sumie 20 głosów, przyznanych przez unijny traktat. Aby uruchomić "procedurę złotej kartki" w sprawie projektu przepisów UE, wystarczy 19 głosów. Zgodnie z procedurą parlamenty narodowe wskazały, że dany projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości, ponieważ sprawy regulowane w projekcie dyrektywy mogą być lepiej rozwiązane przez same kraje członkowskie.

W tej sprawie potrzebny jest szeroki kompromis wśród państw członkowskich. W innym przypadku istnieje ryzyko powielania przez kolejne państwa członkowskie niemieckich i francuskich wzorców w zakresie płacy minimalnej, a to szkodziłoby nie tylko naszej branży transportu drogowego, lecz burzyłoby budowany dotychczas jednolity rynek transportowy UE.

Zdaniem Polski ryzyko takie powinna wziąć pod uwagę KE. Uważamy, że obecne problemy i wyzwania przed którymi stoi transport drogowy powinny być rozwiązywane wspólnie w ramach UE.

Jednocześnie państwa członkowskie powinny odstąpić od dotychczasowych praktyk protekcyjnych w obszarze transportu drogowego.

W opinii Polski, z uwagi na szczególny charakter transportu drogowego dla utrwalania wspólnego rynku UE nie powinno dochodzić do tego typu działań.

Resort Infrastruktury i Budownictwa prowadzi działania zmierzające do odstąpienia przez Francję i Niemcy od stosowania płacy minimalnej obowiązującej w tych krajach w stosunku do zagranicznych przedsiębiorców wykonujących transport drogowy.

W tej sprawie prowadzone są działania na forum UE i organizowane rozmowy bilateralne, m.in. 20 stycznia 2016 r. odbyło się spotkanie Ministra Infrastruktury i Budownictwa Andrzeja Adamczyka z Pierrem Buhlerem Ambasador Republiki Francuskiej w RP, podczas którego temat ustawy Macrona oraz dekretu wykonawczego do tych przepisów był jednym z wiodących tematów w tych rozmowach. Podczas spotkania Minister Infrastruktury i Budownictwa wyraził głębokie zaniepokojenie zakresem wspomnianych przepisów i przyjętych rozwiązań, wskazując że francuskie prawo głęboko ingeruje w polski rynek transportowy, w tym drastycznie podnosi wysokość kar z 50 tys. do 500 tys. Eur.

Polska, aby nadać sprawie jak najszerszy charakter, podejmuje inicjatywy w ramach państw „nowej” UE, które w naturalny sposób są zainteresowane tym problemem. W tym przypadku szczególne znaczenie mają działania inicjowane na forum państw Grupy Wyszehradzkiej, dzięki którym problem jaki stanowią obecnie działania protekcyjnych ze strony wspomnianych państw UE-15 jest odpowiednio nagłaśniany.

W tym miejscu pragnę zapewnić, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa będzie konsekwentnie dążyło do zmiany obecnej, niekorzystnej sytuacji dla polskiej branży transportu drogowego w UE, powstałej m.in. w związku z ogłoszeniem przez stronę francuską przepisów dotyczących płacy minimalnej odnoszącej się do transportu drogowego oraz wprowadzeniem niekorzystnych wymogów administracyjnych dla tej branży.

W tym celu planuje się podjęcie odpowiednich działań o charakterze dyplomatycznym na najwyższych szczeblach rządowych, również przy wykorzystaniu możliwości jakie istnieją w ramach instytucji Unii Europejskiej. Wobec objęcia ustawą Macrona branży transportu drogowego rozważana jest także możliwość wprowadzenia przez Polskę rozwiązań w wybranych sektorach polskiej gospodarki stanowiących adekwatną odpowiedź w stosunku do strony francuskiej.

Jednocześnie w sprawie sytuacji powstałej w związku z nowymi przepisami francuskimi oraz w pozostałych najistotniejszych sprawach dla polskiego transportu drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa pozostaje w ścisłym kontakcie ze środowiskiem przewoźników drogowych, konsultując propozycje możliwych działań ze strony polskiej z największymi organizacjami pracodawców reprezentujących te branżę oraz związkami zawodowymi kierowców.

*Podpis: Jerzy Szmit*  
z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA  
*Jerzy Szmit*  
Podsekretarz Stanu