

Vice President Siim Kallas
European Commission 200
Rue de la Loi Berlaymont B-
1049 BRUSSELS Belgium

5 Grudnia 2013

Temat: Rozporządzenie (KE) No.1072/2009 sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

Szanowna Vice Prezydent Kallas,

Uważamy za konieczne wyrazić nasze wielkie zaniepokojenie wykonalności kabotażowych przepisów rozporządzenia (KE) nr 1072/2009. Stwierdza się w preambule rozporządzenia, że tak długo, jak harmonizacja rynku drogowych przewozów nie zostało jeszcze zakończone, należy ustanowić przepisy dla przejściowego systemu kabotażu.

W celu uniknięcia dumpingu społecznego w sytuacji, gdy rynek nie jest zharmonizowany, egzekwowanie istniejących przepisów odgrywa kluczową rolę. Ze względu na obecne brzmienie Regulacji, umiejętności władzy wykonawczej do egzekwowania tego rozporządzenia jest utrudnione. Przepisy rozporządzenia są niejednoznaczne, co powoduje niepewność w branży co do metody, jaką stosować przy interpretacji jego zapisów, brak skutecznej kontroli zapisów rozporządzenia, oraz sposobów zapobiegania dumpingowi społecznemu. Ponadto, dzisiejsze wrażenie jest takie, że postanowienia rozporządzenia można nadużywać.

W zasadzie, można kabotaż wskrzesić, jako bardziej efektywne wykorzystanie mocy na europejskich drogach. Jednak jest to w naszym dokładnym rozumieniu intencją rozporządzenia w chwili przyjęcia były ułatwienia dla ograniczonego kabotażu w najbliższej przyszłości - przynajmniej do czasu aż warunki w zakresie płac i innych kwestii zatrudnienia nie są nawet do siebie zbliżone we wszystkich krajach Unii.

Obecnie krajowe sektory transportu w wielu częściach Europy są pod presją z powodu różnic w warunkach społecznych między państwami członkowskimi. Kabotaż jest jednym z głównych czynników, przyczyniających się do tworzenia nierównych szans.

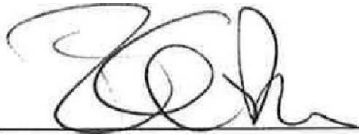
W związku z tym, istnieje silna potrzeba stworzenia jasnej i jednoznacznej interpretacji istniejących przepisów, które mogą być stosowane przez państwa członkowskie w celu zapewnienia skutecznej kontroli i egzekwowania przepisów w ramach istniejących postanowień. Jest to konieczne w celu zapewnienia:

- omijania i błędnej interpretacji rozporządzenia;
- tego, aby tylko uczciwy i prawdziwy międzynarodowy transport dawał dostęp do przewozów kabotażowych;
- zgodnego z przepisami ograniczenia liczby przewozów kabotażowych do trzech w ciągu siedmiu dni;
- jednolite wdrożenie w całej UE, która będzie produkować równe szanse; oraz zapobieganie dumpingowi społecznemu..

Tym listem wzywamy Komisję do podjęcia działań tu i teraz, do przedstawienia rozwiązania problemów opisanych powyżej, np. z interpretacją, która jest przydatna w praktyce i zgodne z celem rozporządzenia. Współpraca z Komisją w celu osiągnięcia porozumienia co do postanowień jest konieczna. Ponadto, w kontekście zbliżającej się oceny Komisji, wydaje się, że to będzie istotna okazja do poprawy obecnych przepisów na mniej dwuznaczne odnośnie ram kabotażu. W związku powyższym zauważamy, że dalsza liberalizacja rynku powinna być zawieszona w tym czasie

Z nadzieją na szybkie działanie.

Z poważaniem,



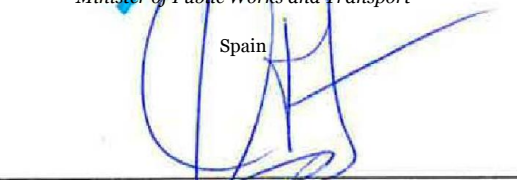
Ms Pia Olsen Dyhr

Minister for Transport

Denmark

 Germany
Transportministeriet
Minister of Public Works and Transport

Spain



Ms Ina Pastor Julian

Mr Melchior Wathelet

Secretary of State for the Environment, Energy and Mobility

Belgium


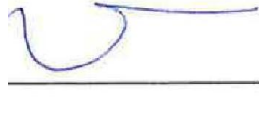
Federal Public Service
Mobility and Transport

 MJS ——— 6M

Dr Peter Ramsauer

Minister of Transport, Building and Urban Development

 GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

Ms Meigà Kyllönen

Minister of Transport

Finland

 Ministry of Transport
and Communications

BundSifflintetsriuir
i für Uferkyhr. Bau
undSliiiltant'/jkWun
ij

Mr Maurizio Lupi

Minister for Infrastructures and Transport Italy



Mr Edéric Cu villier

Minister for Transports, Sea and Fishery

France

 Liberté • Egalité • Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE