



Warszawa, 13 czerwca 2018 r.

## LIST OTWARTY

### ZRZESZENIA MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE W OBRONIE RZETELNEGO DIALOGU NA TEMAT EUROPEJSKIEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

W Parlamencie Europejskim zapadają obecnie kluczowe decyzje zmierzające do określenia nowego kształtu europejskiej polityki transportowej. Od wyników tych prac zależy może przyszłość dziesiątek tysięcy polskich przedsiębiorstw działających w branży międzynarodowych przewozów drogowych oraz tworzonych przez nich miejsc pracy.

Polskie środowisko międzynarodowych przewoźników drogowych od wielu lat bierze czynny udział w tym procesie, walcząc o przyjęcie na poziomie UE przepisów zgodnych z zasadami wolnego rynku oraz prawem do swobodnego świadczenia usług. Do tej pory naszymi największymi przeciwnikami byli politycy z niektórych krajów Europy Zachodniej, którzy na fali europejskiego populizmu i wzrostu niechęci do pracowników z innych państw podjęli próby wprowadzania kolejnych protekcyjnych praktyk. Początkowo robili to jedynie na swoich rynkach (przepisy MiLoG w Niemczech i Loi Macron we Francji), z czasem wykorzystali wpływ w Brukseli do podjęcia próby usankcjonowania krajowego prawa na poziomie UE. Były to od początku działania bardzo cyniczne, oparte na retoryce dotyczącej ochrony interesów socjalnych kierowców z Europy Środkowo-Wschodniej, a w rzeczywistości zorientowane na wprowadzenie przepisów administracyjnych mających skutecznie wyeliminować z rynku nasze firmy.

Niezależnie od tych przeciwności polscy przewoźnicy nigdy nie się poddali. Motywacją do dalszej walki dodawała nam świadomość, że nasze postulaty znajdowały szerokie poparcie społeczne oraz były wspierane przez kolejne polskie rządy oraz posłów do Parlamentu Europejskiego. To właśnie dzięki naszej wspólnej pracy udało się niedawno osiągnąć w Brukseli porozumienie, na mocy którego Komisja Transportu i Turystyki PE opowiedziała się za wyłączeniem transportu międzynarodowego z zasad Dyrektywy o delegowaniu pracowników.

Zawarty w Brukseli kompromis nie należał do łatwych - w zamian za ustępstwa w zakresie stosowania zasad delegowania do pracowników w transporcie międzynarodowym Parlament Europejski zaproponował kolejne ograniczenia w dostępie do rynków krajowych (tzw. kabotaż). Dla nas był to jednak przede wszystkim przykład, że współpraca ponad podziałami i wspólna walka o osiągnięcie celów zgodnych z polskimi interesami może przynieść efekty, które wcześniej wydawały się nierealne.

#### ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

/ Association of International Road Transport Carriers in Poland

Członek IRU / International Road Transport Union member

Niestety ten obraz został nagle brutalnie zmaćony za sprawą naszych partnerów z Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, którzy 12 czerwca 2018 r. rozesłali do polskich posłów do PE apel o odrzucenie przyjętego kompromisu, a co za tym idzie o poparcie postulatów środowisk lewicowych z Europy Zachodniej. Co gorsza, posłużyli się w tym celu fałszywymi argumentami, które podyktowała im europejska centrala związkowa z Brukseli.

Bulwersujących treści w piśmie wystosowanym przez przedstawicieli „Solidarności” można znaleźć wiele. Pierwszą jest już sam fakt, iż protestują jedynie przeciw zapisom stanowiącym polski sukces negocjacyjny, nie odnosząc się w żaden sposób do tych aktów prawnych, które uzyskały kształt zgodny z interesem krajów Europy Zachodniej. Tymczasem zawierają one postanowienia ograniczające m.in. dostęp przewoźników (a co za tym idzie także kierowców) do rynków wewnętrznych innych krajów, łamiąc zasady wolnorynkowej konkurencji. Takie działanie osłabia fundamenty, na których winna opierać się Unia Europejska

Zaskakujące jest również przywoływanie przez polskich związkowców z Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” faktu wzrostu w Europie przewozów typu cross-trade, czyli operacji realizowanych pomiędzy krajami trzecimi. To faktycznie temat pojawiający się często w debacie europejskiej, lecz podnoszony jako zjawisko negatywne jedynie przez przewoźników z najbogatszych krajów UE, którzy z uwagi na występujące u nich wysokie koszty pracy oraz niechęć ich kierowców do realizacji długich tras, systematycznie tracą udział w tej części rynku. To, że pozycję dominującą zyskali w tym zakresie polscy przewoźnicy, jest powodem do dumy i potwierdzeniem faktu, iż nasze usługi są cenione i poszukiwane w Europie.

Naszą konsternację wywołał zapis sugerujący, że brak zastosowania w transporcie międzynarodowym zasad delegowania pracowników spowoduje, iż kierowcy z mniej zamożnych krajów europejskich będą pracować za 250 euro miesięcznie. Trudno to już nawet uznać za manipulację faktami. Wysokość zarobków w gospodarce rynkowej zależy nie od poziomu płacy minimalnej, tylko popytu na dany rodzaj pracy. Tak jak płacy minimalnej nie będzie otrzymywał doświadczony polski informatyk czy manager, tak nie będzie za nią pracował kierowca międzynarodowy. Na rynku pracownika, przy niedoborze kierowców sięgającym w Polsce kilkudziesięciu tysięcy osób, zarobki w naszej branży rosną nieustannie od kilkunastu lat i plasują się wśród najwyższych w polskiej gospodarce.

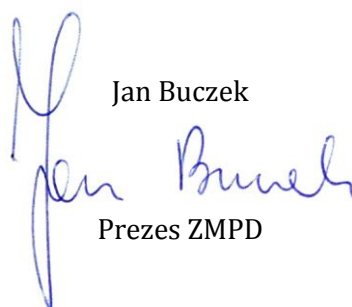
Publikowane corocznie badania francuskiego rządowego instytutu zajmującego się transportem międzynarodowym, na którego prace chętnie powołują się europejskie związki zawodowe, jednoznacznie pokazują, że zarobki polskich kierowców już teraz kształtują się na poziomie niemieckiej płacy minimalnej, wymaganej przez Dyrektywę o delegowaniu. „Solidarność” doskonale o tym wie. Mimo to w swoim liście pisze o negatywnym wpływie wyłączenia kierowców z zasad delegowania na ich płace (choć poprzez wyparcie nas z rynków zachodnich efekt byłby wręcz odwrotny), a co najciekawsze bierze w obronę pracowników z Niemiec i Francji, ostrzegając przed utratą przez nich miejsc pracy. To argument doprawdy zdumiewający.

Wśród innych oskarżeń formułowanych przez Krajową Sekcję Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” wobec kompromisu zawartego w Parlamencie Europejskim znalazły się także te

dotyczące zasad kierowania pojazdem i odpoczynku. Elementem ataku są wszelkie próby uelastycznienia dotychczasowego prawodawstwa, czego od dawna domagała się nasza branża – zarówno pracodawcy, jak i pracownicy. Posługując się argumentami z zakresu bezpieczeństwa drogowego, niepartymi żadnymi rzetelnymi badaniami czy analizami, związkowcy próbują ograniczyć kierowcom prawo do odbywania w trasie skróconych odpoczynków tygodniowych, które następnie mogliby odebrać w domu z rodziną. Tymczasem to jedna ze zmian najbardziej oczekiwanych przez naszych kierowców, z których wielu wybiera model pracy oparty właśnie o 3 tygodnie jazdy i tydzień odpoczynku w domu. Kto jest jego przeciwnikiem? Przede wszystkim przewoźnicy z krajów Europy Zachodniej, którzy liczą na to, że długie postoje w trasie zmniejszą atrakcyjność pracy dla naszych kierowców lub skłonią ich do częstszych powrotów do domu, a tym samym zmuszą nas do opuszczenia ich rynków.

Całkowicie sprzeczny z oczekiwaniami kierowców jest także zakaz odbioru odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu. Wobec braku odpowiedniej infrastruktury noclegowej i parkingowej nasi kierowcy oczekują rozwiązań, które ułatwią a nie utrudnią im zasłużony odpoczynek. Pomysł, aby kierowca mógł wypoczywać w kabinie, pod warunkiem że auto jest zaparkowane na certyfikowanym, czyli bezpiecznym i dobrze wyposażonym parkingu, jest powszechnie popierany przez środowisko zawodowych kierowców. Dziwi nas brak tej wiedzy w szeregach „Solidarności”.

Reasumując: jesteśmy bardzo rozczarowani ostatnimi działaniami związkowców z „Solidarności”, z którymi do tej pory prowadziliśmy trudny, ale zawsze uczciwy dialog merytoryczny. Nasze rozgoryczenie nie jest bynajmniej spowodowane faktem, iż NSZZ „Solidarność” próbuje szukać w Brukseli poparcia dla realizacji interesów (nawet tych partykularnych) swoich członków. Każdy ma do tego prawo. Ważne jednak, aby te działania były uczciwe, a przede wszystkim nie pozostawały w sprzeczności z interesem naszego kraju i jego gospodarki. Nie możemy więc zaakceptować cynicznej postawy naszych związkowców, którzy przy pomocy sloganów i populistycznych haseł przygotowanych przez zachodnich działaczy i polityków próbują wpływać na działalność polskich parlamentarzystów w Brukseli.

Jan Buczek  
  
Prezes ZMPD