

**Pytanie wymagające odpowiedzi ustnej O-000005/2015
do Komisji**

art. 128 Regulaminu PE

Michael Cramer

Komisji Transportu i Turystyki

Przedmiot: Wpływ rosyjskich restrykcji na międzynarodowych przewoźników drogowych

W dniu 7 sierpnia 2014 r. Federacja Rosyjska wprowadziła zakaz importu niektórych produktów żywnościowych i rolnych m.in. ze wszystkich państw członkowskich UE. W przypadku sektora transportowego embargo to oznacza zakaz wjazdu dla pojazdów przewożących produkty żywnościowe i rolne, a w związku z tym utratę wielu kontraktów. Federacja Rosyjska utrudnia również tranzyt przez swoje terytorium do krajów trzecich w przypadku produktów żywnościowych i rolnych objętych embargiem, gdyż wymaga np. eskorty takich transportów, dziesięciokrotnie podniosła cenę gwarancji dla przedsiębiorstw transportujących towary objęte embargiem, a nawet całkowicie blokuje taki tranzyt. Pod względem gospodarczym rosyjski rynek jest atrakcyjny dla międzynarodowych przewoźników drogowych z UE, zwłaszcza dla tych, którzy swoje siedziby mają w krajach graniczących z Rosją, a to ze względu na bliskość, rozmiary i potencjał rozwojowy tego rynku. Komisja zareagowała już na restrykcje ze strony Rosji i wprowadziła krótkoterminowe środki wspierania rynku o wartości przekraczającej 155 mln EUR, których celem jest rozwiązanie problemu nadmiernej podaży na rynku owoców, warzyw i produktów mlecznych. Do tej pory ignorowano jednak skutki na rynku transportu tych produktów. Warto zauważyć, że towary importowane przez Federację Rosyjską (głównie żywność i wyroby przemysłowe) transportuje się przede wszystkim drogą. Dla przewoźników drogowych specjalizujących się w transporcie żywności (którzy zainwestowali w specjalistyczny tabor pojazdów izotermicznych) rosyjskie embargo oznacza utratę znacznej części kontraktów.

Ponadto na ostatnim posiedzeniu grupy ds. transportu drogowego przy Międzynarodowym Forum Transportu, które to posiedzenie odbyło się w Paryżu w dniach 25–26 września 2014 r., przedstawiciel Rosji ogłosił, że jego kraj zamierza jeszcze bardziej ograniczyć międzynarodowy transport drogowy towarów na swoim terytorium poprzez obniżenie – od dnia 1 stycznia 2015 r. – liczby podstawowych pozwoleń Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu ważnych na terytorium Rosji z 67 do 16.

1. Czy w związku z powyższym Komisja zdaje sobie sprawę z powagi obecnej sytuacji i czy jest świadoma wszystkich konsekwencji wspomnianych rosyjskich restrykcji dla przewoźników z UE?
2. Czy Komisja może przedstawić dokładne dane dotyczące strat ponoszonych przez gospodarkę UE, w szczególności w sektorze transportu, w wyniku restrykcji wprowadzonych przez Rosję?
3. Jakie środki Komisja zamierza podjąć w celu niedopuszczenia do dalszego pogorszenia się sytuacji dla przewoźników z UE?
4. W jaki sposób Komisja zamierza interweniować, zwłaszcza w sektorze transportu, w związku ze skutkami rosyjskich restrykcji dla całej gospodarki UE?
5. Czy Komisja zamierza podjąć działania w ramach Komitetu ds. Polityki Handlowej, aby złożyć skargę na Rosję do Światowej Organizacji Handlu?

Przedłożone: 30.1.2015

Przekazane: 3.2.2015

Termin na udzielenie odpowiedzi: 10.2.2015