



Komisja Transportu i Turystyki

2015/2255(INI)

8.4.2016

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

w sprawie dumpingu socjalnego w Unii Europejskiej
(2015/2255(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Jens Nilsson

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

- A. mając na uwadze rozległe powiązania między bezpieczeństwem i ochroną pasażerów a odpowiednimi warunkami pracy w sektorze transportu;
- B. mając na uwadze, że utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu zostało potwierdzone jako ostateczny cel białej księgi w sprawie transportu z 2011 r.;
- C. mając na uwadze, że sektor transportu jest filarem jednolitego rynku UE zapewniającego swobodny przepływ towarów, usług i pracowników oraz swobodę przedsiębiorczości, a także mając na uwadze, że zasada niedyskryminacji oznacza, iż równa praca, równe prawa, godziwe warunki pracy i uczciwa konkurencja muszą być podstawą dobrze funkcjonującego jednolitego rynku;
- D. mając na uwadze, że działania podejmowane na szczeblu UE w sektorze transportu drogowego powinny mieć na celu przede wszystkim poprawę wdrożenia i egzekwowania obowiązujących przepisów oraz być proporcjonalne do skali problemów;
- E. mając na uwadze, że jakakolwiek zmiana przepisów dotycząca warunków socjalnych lub warunków pracy musi przestrzegać wszystkich podstawowych swobód UE i nie może ograniczać uczciwej konkurencji opartej na obiektywnej przewadze konkurencyjnej ani stwarzać dodatkowych przeszkód administracyjnych lub dodatkowych kosztów dla przedsiębiorstw transportowych, w szczególności MŚP;
- F. mając na uwadze, że transport, w szczególności transport międzynarodowy i kabotaż, nie wchodzi w zakres dyrektywy o delegowaniu pracowników (dyrektywa 96/71/WE), a także mając na uwadze, że należy zwrócić uwagę na wspólne oświadczenie Komisji i państw członkowskich na ten temat (10048/96 ADD 1);
- G. mając na uwadze, że należy szybko zaradzić nieprawidłowościom zakłócającym uczciwą konkurencję w transporcie przez spójną interpretację i jednolite stosowanie, a także bardziej rygorystyczne egzekwowanie obowiązujących przepisów, jak również za pośrednictwem ściślejszej współpracy transgranicznej przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości;
 - 1. podkreśla ponownie, że nie ma jasnej i powszechnie akceptowanej definicji dumpingu socjalnego i że termin ten interpretuje się na wiele sposobów, co może prowadzić do nieporozumień; uważa, że konieczna jest ponowna interpretacja pojęcia dumpingu socjalnego; przypomina, że pojęcie dumpingu znane z polityki handlowej różni się od tego stosowanego w dziedzinie transportu czy, ogólniej rzecz biorąc, w dziedzinie zatrudnienia;
 - 2. przypomina, że termin „dumping socjalny” jest czasem nadużywany w kontekście środków protekcyjnych, co może skutkować fragmentacją wspólnego rynku UE;

3. wzywa państwa członkowskie do pełnego i skutecznego i niedyskryminującego wdrożenia wszystkich odpowiednich przepisów prawa socjalnego dotyczących sektora transportu oraz do zwiększenia liczby faktycznych kontroli, szczególnie w odniesieniu do przestrzegania czasu jazdy i odpoczynku; zdecydowanie wzywa Komisję i właściwe organy do ściślejszego monitorowania procesu wdrażania, w tym w odniesieniu do współpracy transgranicznej, interpretacji i właściwego egzekwowania obowiązujących przepisów, w celu zlikwidowania istniejących luk prawnych i przeciwdziałania ;nieprawidłowemu stosowaniu przepisów krajowych utrudniającemu swobodny przepływ pracowników, szczególnie jeżeli chodzi o środki protekcyjności i nieuzasadnione bariery; podkreśla, że nie powinno być sprzeczności pomiędzy właściwym wdrażaniem przepisów w dziedzinie transportu a przepisami dotyczącymi uczciwej konkurencji, swobodnego przepływu i swobody przedsiębiorczości; wzywa Komisję do dalszej harmonizacji kontroli i karania państw członkowskich za niedostateczne lub niewykonane kontrole;
4. podkreśla, że dokładna definicja problemów w sektorze transportu w UE to warunek wstępny dalszych działań prawnych na szczeblu zarówno UE, jak i krajowym, a także że rozwiązywanie wszelkich problemów na unijnym rynku transportu musi odbywać się za pośrednictwem ukierunkowanego podejścia, które nie będzie ze szkodą dla przedsiębiorstw prowadzących uczciwą działalność gospodarczą;
5. podkreśla, że wszelkie propozycje unijnych przepisów w dziedzinie transportu powinny być proporcjonalne oraz oparte na dowodach, szczegółowej analizie i obiektywnych danych, tak aby zaproponowane rozwiązania wspierały rozwój wydajnego i konkurencyjnego sektora transportu;
6. uznaje potencjał unijnych sektorów transportu i turystyki w zakresie stymulowania zrównoważonego rozwoju gospodarczego i tym samym tworzenia miejsc pracy; uważa zdecydowanie, że należy zwiększyć atrakcyjność zatrudnienia w unijnym sektorze transportu dla przyszłych pokoleń, ponieważ w branży tej brakuje nowych fachowców; uważa w szczególności, że należy wspierać zaangażowanie kobiet i młodych ludzi; podkreśla, że w stosownych przypadkach szkolenia dla pracowników powinny obejmować podstawowe informacje na temat przysługujących im praw przewidzianych w odpowiednim prawodawstwie UE;
7. wzywa Komisję do dopilnowania, by wnioski dotyczące otwarcia usług na wszystkich rynkach transportowych szły w parze z prawidłowym wdrożeniem unijnych przepisów socjalnych oraz ze środkami pomocowymi, aby uniknąć rozbieżności w warunkach socjalnych w poszczególnych państwach członkowskich; podkreśla, że otwarcie rynków transportowych nie powinno prowadzić do pogorszenia warunków zatrudnienia pracowników, obniżenia jakości usług, nieuczciwych praktyk biznesowych, tworzenia monopolu ani zakłócenia uczciwej konkurencji w odniesieniu do ochrony socjalnej pracowników w sektorze transportu;
8. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania rozwoju dialogu społecznego w całym sektorze transportu i logistyki;
9. wzywa Komisję i państwa członkowskie do podjęcia kroków koniecznych do walki z nielegalnymi działaniami, firmami przykrywkami i takimi nieuczciwymi praktykami biznesowymi jak nietypowe umowy o pracę, aby zapewnić ochronę socjalną pracowników

oraz pewność prawa dla przedsiębiorstw dzięki skuteczniejszemu egzekwowaniu przepisów; wzywa państwa członkowskie do wprowadzenia odpowiednich norm minimalnych dla pracowników w sektorze transportu;

10. wzywa Komisję do zapewnienia, aby pracownicy europejskich sektorów transportu i turystyki, którzy nie mają stałego miejsca zamieszkania w UE również spełniali wymogi bezpieczeństwa obowiązujące w myśl prawa unijnego;
11. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby między innymi w rozporządzeniu w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i innych istotnych przepisach wsparły bezpośrednie zatrudnienie jako model standardowy i ograniczyły stosowanie nietypowych rodzajów zatrudnienia;
12. zwraca się o nasilenie nadzoru związanego ze stosowaniem przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku w sektorze transportu drogowego; apeluje o usprawnienie urzędów kontrolnych i terminowe wprowadzenie inteligentnego tachografu przeznaczonego do użytku zawodowego w celu zapewnienia właściwego, skutecznego i niedyskryminującego wdrożenia obowiązujących przepisów przez państwa członkowskie bez tworzenia niepotrzebnych obciążeń administracyjnych; wzywa Komisję do oceny tworzenia elektronicznego i zintegrowanego dossier przewoźnika dla wszystkich przewoźników posiadających wspólnotową koncesję w celu zebrania wszystkich istotnych danych na temat przewoźnika, pojazdu i kierowcy zgromadzonych podczas kontroli drogowych;
13. podkreśla, że w ramach pakietu drogowego Komisja za jeden z priorytetów powinna uznać aspekty społeczne, w tym środki na rzecz poprawy jasności prawa i wspierania swobody świadczenia usług transportowych w całej UE, przy jednoczesnym zapewnieniu lepszego wdrażania przez państwa członkowskie zasad regulujących warunki pracy i prawa socjalne, biorąc również pod uwagę poziom rozwoju sektora transportu w państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo transportowe ma swoją siedzibę, oraz poziom wydajności pracy w sektorze; zwraca uwagę na potrzebę kontroli w celu prawidłowej oceny, w którym państwie członkowskim tak naprawdę odbywa się praca przewoźnika drogowego i jego pracowników i w związku z tym przepisy którego państwa w dziedzinie ochrony socjalnej powinny mieć zastosowanie;
14. wzywa Komisję do opracowania wniosków dotyczących nowych inicjatyw w dziedzinie transportu drogowego, które umożliwią wyraźniejsze rozróżnienie między swobodą świadczenia usług a swobodą przedsiębiorczości, w celu zagwarantowania, że działalność gospodarcza będzie miała charakter tymczasowy w państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo nie ma siedziby i że pracownicy będą podlegali przepisom państwa, w którym jest ich zwykle miejsce pracy lub gdzie wykonują większość obowiązków zawodowych;
15. wzywa Komisję do zastosowania w sposób zbiorowy do mobilnego personelu sektora transportu drogowego art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 593/2008 (Rzym I) zgodnie z orzeczeniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Koelzsch (C-29/10) Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 15 marca 2011 r.);
16. wzywa państwa członkowskie, w których obowiązuje system opłat, aby udostępniały organom kontroli zebrane dane o opłatach do oceny, aby umożliwić lepszą kontrolę przewozów kabotażowych;

17. wzywa do zapewnienia bezpiecznych miejsc parkingowych oraz do poprawy standardów ich jakości i warunków higienicznych;
18. wzywa UE i państwa członkowskie do współpracy transgranicznej w odniesieniu do informacji dotyczących egzekwowania przepisów, do zapewniania organom monitorującym lepszego dostępu do danych z krajowych rejestrów elektronicznych państw członkowskich i z europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) oraz do ujednoczenia wykazu naruszeń, które skutkują dla przewoźników drogowych utratą dobrej reputacji, przez włączenie do niego nieprzestrzegania wszelkich stosownych przepisów UE; podkreśla, że odpowiedzialność za łamanie przepisów powinny ponosić osoby wydające polecenia pracownikom;
19. nie zgadza się na jakąkolwiek dalszą liberalizację kabotażu, dopóki obecne ramy legislacyjne nie zostaną wzmocnione; zachęca Komisję, by zaproponowała udoskonalone przepisy w celu zapewnienia lepszego wdrożenia i ułatwienia kontroli; wzywa Komisję do przeglądu dyrektywy 92/106/EWG w sprawie transportu kombinowanego w celu wyeliminowania nieuczciwych praktyk oraz apeluje o dalsze środki na rzecz przestrzegania przepisów socjalnych w tym sektorze;
20. wzywa Komisję, by koordynowała i wzmocniała współpracę organów krajowych w dziedzinie prawa dotyczącego transportu drogowego, między innymi przez wymianę informacji, oraz w innych działaniach mających wspierać wdrażanie przepisów i zapewniać operatorom równe warunki działania; zauważa, że egzekwowanie prawa w tym zakresie to przede wszystkim obowiązek państw członkowskich; wzywa państwa członkowskie do ściślejszej współpracy z Euro Contrôle Route i TISPOL, aby poprawić egzekwowanie prawa unijnego dotyczącego transportu drogowego przez zagwarantowanie jego równego i odpowiedniego wdrażania;
21. zachęca Komisję, by rozważyła stworzenie europejskiej agencji transportu drogowego w celu zagwarantowania właściwego wdrażania prawodawstwa UE i wspierania współpracy wszystkich państw członkowskich w dziedzinie transportu drogowego;
22. wzywa Komisję, aby wraz z Europolem zbadała skalę oszustw związanych z dokumentami przewozowymi i prawami jazdy w UE, a następnie podjęła stosowne działania;
23. uważa, że ewentualne ustanowienie europejskiej agencji transportu drogowego lub innego organu odpowiedzialnego za transgraniczne inspekcje pracy powinna poprzedzić szczegółowa ocena obowiązujących przepisów i obecnych możliwości ich ewentualnego udoskonalenia przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości i podziału kompetencji w tym obszarze między UE i państwa członkowskie;
24. przyznaje, że należy usprawnić współpracę między państwami członkowskimi w dziedzinie egzekwowania przepisów; w tym kontekście uważa, że działania prowadzone w ramach Euro Contrôle Route i takich inicjatyw jak projekt CLOSER stanowią właściwy środek służący osiągnięciu celu, jakim jest poprawa egzekwowania przepisów;
25. podkreśla, że należy koniecznie wzmocnić wymiar społeczny przygotowanej przez Komisję europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa opublikowanej w dniu 7 grudnia 2015 r., ponieważ wysokiej jakości zatrudnienie i dobre warunki pracy są bezpośrednio

związane z zachowaniem bezpieczeństwa oraz ochroną pasażerów i pracowników tego sektora; w związku z tym zwraca też uwagę na potrzebę monitorowania i dopilnowania przez Komisję i państwa członkowskie właściwego egzekwowania krajowych przepisów prawa socjalnego oraz układów zbiorowych w odniesieniu do linii lotniczych mających bazy operacyjne na terytorium UE; w tym kontekście przypomina o związku między normami socjalnymi i środowiskowymi a jakością usług i bezpieczeństwem; uznaje znaczenie ustanowienia minimalnych wymogów szkoleniowych dla pracowników obsługi technicznej w sektorze lotnictwa cywilnego; zwraca się do Komisji o zaproponowanie przeglądu rozporządzenia (WE) nr 868/2004 i o przeanalizowanie przyczyn braku jego wdrożenia;

26. apeluje o zmianę rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w celu zapewnienia wiążącego stosowania krajowych przepisów prawa pracy w odniesieniu do linii lotniczych mających bazy operacyjne w UE oraz w celu poprawienia definicji i koncepcji pojęcia „główne miejsce prowadzenia działalności” oraz, w kontekście koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego i prawa pracy, ujednoczenia definicji pojęcia „baza macierzysta/port macierzysty” dla członków załogi w rozporządzeniu (UE) nr 83/2014 i rozporządzeniu (UE) nr 465/2012;
27. uważa, że w sektorze morskim Komisja powinna zapewnić pełne wdrożenie przepisów socjalnych, w tym Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. odnotowuje przepisy Komisji dotyczące pomocy państwa, które dzięki korzystnemu otoczeniu podatkowemu (podatek tonażowy) mają wesprzeć europejski sektor morski, zachęcając do rejestracji lub ponownej rejestracji statków pod banderą państw członkowskich; wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby przeanalizowały środki zachęcające do naboru i zatrzymywania wykwalifikowanych europejskich marynarzy;
28. podkreśla, że nie naruszając prawa krajowego i unijnego, w tym układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, właściwy organ powinien wymagać, aby wyznaczony dostawca usług transportowych określił warunki pracy personelu na podstawie wiążących krajowych, regionalnych lub lokalnych norm socjalnych oraz wdrożył dyrektywę 2001/23/WE dotyczącą ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa lub zakładu;
29. zwraca się do Komisji (DG ds. Konkurencji), aby wraz z krajowymi organami ds. konkurencji skontrolowała działalność przedsiębiorstw transportowych i oceniła przestrzeganie obowiązujących przepisów w zakresie konkurencji;
30. wzywa Komisję do przygotowania zaleceń dotyczących minimalnych wymogów szkoleniowych dla wszystkich pracowników zajmujących się bezpieczeństwem eksploatacji w sektorze kolejowym oraz do zagwarantowania równowagi ekonomicznej obowiązków świadczenia usługi publicznej.
31. ze względu na zmiany technologiczne w dziedzinie transportu, a zwłaszcza ze względu na powstanie systemów całkowicie zautomatyzowanego prowadzenia pojazdów drogowych wzywa Komisję, by zajęła się kwestią przepisów, które będą w przyszłości regulować te technologie, a także ich olbrzymim wpływem na zatrudnienie w sektorze transportu.

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	7.4.2016
Wynik głosowania końcowego	+ : 34 - : 6 0 : 7
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Ivo Belet, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Massimo Paolucci, Marek Plura, Herbert Reul
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Edward Czesak, Sven Schulze, Marc Tarabella, Isabelle Thomas