

Blokada i co dalej?

10 grudnia 2023

Mija miesiąc, jak polscy kierowcy ciężarówek zablokowali swoimi maszynami przejścia graniczne z Ukrainą. Przepuszczają jedynie transporty z łatwo psującą się żywnością, z pomocą humanitarną i transporty wojskowe. Największym paradoksem tej sytuacji jest fakt, że w gruncie rzeczy konflikt wyrósł niejako mimochodem – obok pomocy, z którą cała Unia Europejska śpieszy Ukrainie broniącej się przed rosyjską agresją. Polska również. Unia robi co może, żeby ułatwić Ukrainie trwanie. Między innymi w czerwcu 2022 roku, na dorocznej konferencji Connecting Europe w Lyonie podpisała z Ukrainą umowę o zniesieniu ograniczeń w transporcie. Minister infrastruktury w rządzie PiS (odpowiedzialny m.in. za transport drogowy) przyznał, że był tam, ale o umowie dowiedział się trzy godziny po czasie. Jak tłumaczył – konferencja była duża, a on nie trafił do właściwej sali. Od tego czasu ciężarówki z Ukrainy (i z Mołdawii – BL) mogą jeździć na teren UE bez zezwoleń, z pominięciem rygorów wynikających z tzw. pakietu mobilności.

Praktyka pokazała jednak, że gest Unii zachwiał warunkami pracy i płacy kierowców podporządkowanym od trzech lat jednakowym regułem sytuującym je na porównywalnym poziomie kosztów własnych. W rezultacie, jak informuje mnie Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników, udział polskich kierowców w przewozach do Ukrainy według szacunkowych danych wynosi już tylko ok. 5 proc. wszystkich ładunków w tych relacjach. Informacje Ministerstwa Infrastruktury są bardzo podobne. Resort twierdzi, że według stanu na koniec października 2023 r. polscy przewoźnicy drogowi wykonywali zaledwie ok. 8 proc. takich przewozów, zaś przewoźnicy z Ukrainy – 92 proc.

Starając się wyjść naprzeciw prośbie Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników, zwróciłem się do Europejskiej Komisarz ds. Transportu pani Adiny Vălean z prośbą o

zainteresowanie się nabrzmiewającą sytuacją. Rządy PiS – i ten sprzed wyborów i ten „dwutygodniowy” – ochoczo zwalają całą winę za zaistniałą sytuację na UE. Politycy PiS zajęci kampanią wyborczą, narastającym konfliktem na granicy nie interesowali się – ani na miejscu, ani na forum europejskim. Co z tego na przykład, że w tegorocznym, lipcowym posiedzeniu Rady Unii Europejskiej uczestniczyło aż dwóch wiceministrów, skoro żaden słowem się nie zajął o lukach, które w zawartym porozumieniu z Ukrainą ujawniła transportowa praktyka. A to był ważny moment, żeby uświadomić unijnym kolegom, że solidarność, z jaką traktowani są przewoźnicy ukraińscy, ma swoją drugą, ciemniejszą stronę. Dopiero gdy szlaki transportowe do granicy z Ukrainą są zablokowane, następują pierwsze próby poszukiwania rozwiązania. Na razie powiedziałbym dość nieporadne. Okazuje się, że to nie tylko moja refleksja. Wspomniana już pani Komisarz ds. Transportu Adina Vălean na posiedzeniu Rady UE ds. Transportu sprzed kilku dni, mimo wezwań polskiego wiceministra infrastruktury oświadczyła, że zwoła wspólny komitet Unii Europejskiej i Ukrainy dotyczący problemów transportu, ale dopiero po zniesieniu blokad na polsko-ukraińskich przejściach granicznych. Przy okazji zaznaczyła, że nie może być powrotu do zezwoleń dla przewoźników z Ukrainy. Dodała, że są możliwości, żeby problem rozwiązać, ale trzeba poważnie się tym zająć. Tymczasem – jak twierdzi – polski rząd, zamiast porozumieć się ze strajkującymi na miejscu, przywozi ich postulaty do Brukseli. Dodała także, że liczy, iż problem rozwiąże nowy rząd w Polsce. Zauważmy, że w tej dyskusji Polskę wspierały tylko Słowacja i Węgry, a więc rządy o podobnym spojrzeniu na Unię Europejską, co rząd PiS. Z całym szacunkiem dla obu państw polskim dyplomatom nie udało się zmobilizować wokół tej sprawy nikogo innego. Słabo to świadczy o naszych możliwościach i o naszej pozycji w UE. Tymczasem problem jest. I jeśli nawet rzeczywiście Unia nie widzi ciemnej strony pomocy udzielanej ukraińskim transportowcom, to Polska tym bardziej powinna być tą siłą, która podając Ukrainie serce na dłoni, nie zapomina o chłodnej głowie i

przypominaniu Unii o obowiązku dbania o dobrobyt i bezpieczeństwo własnych obywateli oraz przedsiębiorców.

Atmosfera, która jest skutkiem przedłużającej się blokady granicy z Ukrainą, nie jest wolna od irytacji, co dało się odczuć podczas posiedzenia Rady Unii ds. Transportu 4 grudnia. Wysuwano argumenty, iż Ukraina jest w stanie wojny i że rząd polski w roku 2022 zgodził się na otwarcie rynku dla przewoźników ukraińskich. Wskazywano ponadto, że Bułgaria na przykład wykazała liczne nieprawidłowości w postępowaniu ukraińskich przewoźników, których dopuszczają się na jej terytorium. Polska zaś nie przedstawiła żadnych danych świadczących o istotnej skali nieprawidłowości.

Z posiedzenia Rady popłynęły jednak co najmniej dwa pozytywne sygnały. Otóż inne państwa też widzą problem. Jest więc zgoda na powołanie Komitetu, który przedstawi Radzie raport, a Rada udzieli mandatu Komisji Europejskiej do działania. Praca Komitetu będzie poprzedzona pracami grupy roboczej, która przygotuje stanowisko dla Komitetu. Potrzebna jest więc duża koalicja państw przychylnych tej sprawie – Węgry i Słowacja na pewno nie wystarczą. Stworzenie takiej koalicji jest zadaniem rządu. Wszystko na to wskazuje, że nowego.

Autorstwo: Bogusław Liberadzki

Źródło: [Trybuna.info](https://trybuna.info)