

"Zachód chce nas wypchnąć z rynku przewozów" [WYWIAD]

data aktualizacji: 2017.06.27



Fot. Sebastian Klauz

Zaprezentowane pod koniec maja przez Komisję Europejską propozycje zmian w prawie unijnym dotyczące transportu drogowego oraz brak kierowców - to na dziś dwa główne problemy branży transportowej w Polsce. O szczegółach rozmawiamy z Wiesławem Starostką, dyrektorem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Pakiet drogowy i pakiet mobilności - dwa dokumenty zaprezentowane 31. maja przez Komisję Europejską spędzają sen z powiek przedsiębiorcom z branży transportowej w Polsce. Dlaczego?

Nasze obawy przede wszystkim dotyczą uznania kierowcy za pracownika delegowanego. Zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej, kierowca, który będzie przebywał powyżej trzech dni na terenie danego kraju, już począwszy od 1. dnia, jest pracownikiem delegowanym. Obowiązują go więc wszelkie przepisy dotyczące m.in. płacy minimalnej, ale nie tylko o to chodzi. Chodzi o wypełnienie szeregu najróżniejszych formalności związanych z tym. Praca w transporcie międzynarodowym polega na przemieszczaniu się ciągłym pomiędzy różnymi krajami. Trudno wyobrazić sobie, że kierowca, który będzie jechał z Hiszpanii przez Francję, Niemcy, Polskę do Rosji, i zdarzy się tak, że będzie przebywał powyżej trzech dni na przykład na terenie Niemiec i Francji, nagle okaże się, że jest delegowany. Nawet kiedy nie byliśmy członkiem Unii Europejskiej takie regulacje nas nie obowiązywały.

Tych propozycji jest więcej. Komisja Europejska informuje o „uproszczeniu” przepisów dotyczących czasu jazdy oraz odpoczynku czy zwalczaniu firm, tzw. skrzynek pocztowych. Ale są też zmiany dotyczące kabotażu - które też Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce ocenia negatywnie.

Komisja Europejska proponuje ograniczenie przewozów kabotażowych, a więc przewozów wewnątrz

jednego kraju pomiędzy dwoma punktami przez przewoźnika z zewnątrz. Dziś takie przewozy można wykonywać przez 7 dni. Komisja proponuje skrócić ten czas do 5 dni. To dla nas całkowicie niezrozumiałe - bo jeśli kierowcy mają podlegać procedurze delegowania już po trzech dniach, więc już wówczas będą odnosiły się do nich takie same warunki pracy jak do kierowców miejscowych, więc ten poziom konkurencyjności się wyrówna,.

Jak Pan ocenia - z czego wynikają proponowane zmiany?

Jest to oczywiście wymierzone w polskich przedsiębiorców z branży transportowej. Oceniam to jako próbę budowania barier administracyjnych w celu ograniczenia konkurencyjności naszych firm. Protestujemy, bo propozycje Komisji Europejskiej ograniczają swobodę przepływu usług. Wchodząc do Unii Europejskiej liczyliśmy, że usługi to ta dziedzina gospodarki, gdzie będziemy mogli konkurować z Zachodem. I tak też się stało. Staliśmy się potęgą na rynku transportowym nie tylko dzięki - jak to mówią zachodni przedsiębiorcy - dumpingowi socjalnemu (niższym kosztom pracy), ale dzięki pracowitości, ogromnym inwestycjom w nowoczesny sprzęt. Dziś, kiedy doskonale sobie na tym rynku radzimy, Niemcy i Francja próbują nas z tego rynku wypchnąć.

Protestujemy też, bo problemem jest duża niepewność w okresie przejściowym. W tej chwili zrobił się wielki bałagan na rynku europejskim. Każdy kraj wprowadził swoje przepisy, które nie są zgodne z przepisami unijnymi. Są zaskarżane, ale jednocześnie nie zostały formalnie zawieszone. Dziś przedsiębiorca transportowy wykonując transport międzynarodowy po pierwsze musi dokonywać karkołomnych rozliczeń wynagrodzenia kierowcy, który kilka dni przebywa w ciągu tygodnia czy miesiąca w jednym kraju, drugim, trzecim. Właściciel firmy musi starać się dostosowywać się do tych wszystkich przepisów, które są zresztą niezgodne z polskimi przepisami.

Jest taka niepewność, bo przedsiębiorcy narażeni są na ogromne kary ze strony służb kontrolnych francuskich czy niemieckich. A do końca nie można uzyskać jasnych, precyzyjnych interpretacji.

Jakie działania podejmie Zrzeszenie? Będą negocjacje z Brukselą?

Jako zrzeszenie nie możemy negocjować, bo nie jesteśmy stroną. Nasze interesy musi reprezentować nasz rząd. Ale my - jako zrzeszenie - budujemy koalicję krajów, które myślą podobnie. Są to kraje, które weszły do Unii Europejskiej razem z nami, ale nie tylko - to też Portugalia, Dania, Hiszpania, Irlandia. Próbuje wywierać nacisk, wysyłamy pisma, organizujemy protesty, bierzemy udział w konferencjach. Próbuje bronić naszych słuszych interesów.

Dziękuję za rozmowę.

Ciąg dalszy wywiadu z Wiesławem Starostką, w którym rozmawiamy o innym istotnym problemie branży, jakim jest brak kierowców - jutro w portalu warsztat.pl.

Rozmawiał Piotr Łukaszewicz.

Źródło: