

Polski transport na zakręcie

data aktualizacji: 2017.08.09



- Zachód chce nas wypchnąć z rynku przewozów w Europie - komentują polscy przewoźnicy. Chodzi o dwa dokumenty przedstawione przez Komisję Europejską, które spędzają sen z powiek właścicielom firm transportowych w Polsce. Chodzi o pakiet drogowy i pakiet mobilności, które zmuszają polskie firmy do "delegowania" kierowców do zagranicznych wyjazdów na nowych warunkach.

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. Chodzi o wypełnienie szeregu najróżniejszych formalności z tym związanych.

- Nawet kiedy nie byliśmy członkiem Unii Europejskiej takie regulacje nas nie obowiązywały - mówi Wiesław Starostka, dyrektor Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Dyrektor zrzeszenia przewoźników podkreśla, że praca w transporcie międzynarodowym polega na przemieszczaniu się ciągłym pomiędzy różnymi krajami - to oczywiste. - *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* - mówi.

Delegowanie pracownika wiąże się natomiast z całym szeregiem zobowiązań. - *Trzeba dokumenty tłumaczyć, dołączać oświadczenia, które na żądanie różnych różnych organów należy okazywać* - dodaje Tadeusz Grzelak, członek Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych.

Adam Jędrych, prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych.: - Kierowca jedzie do Holandii, następnie do Hiszpanii. Jak mam przewidzieć czas jego pobytu w danym kraju? Przecież za każdym razem jest inaczej. Raz jest rozładowywany rano, raz wieczorem.

Przewoźnicy nie mają wątpliwości - to atak na polskie firmy, które zdominowały europejski rynek. - *Oceniam to jako próbę budowania barier administracyjnych w celu ograniczenia konkurencyjności naszych firm - mówi W. Starostka. - 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.*

Firmy znad Wisły będą mniej konkurencyjne nie tylko poprzez dostosowanie się do europejskich płac minimalnych dla kierowców, ale też poprzez koszty związane z obsługą nowych zobowiązań. - *Koszty tłumaczeń dokumentów czy oprogramowania, które wyliczy to wszystko, wpłyną na ceny naszych usług - mówi Tadeusz Grzelak, który nazywa działania Komisji Europejskiej atakiem na polskie firmy w białych rękawiczkach. Adam Jędrych pyta: - Skoro Francuzi tak bardzo martwią się o zarobki naszych kierowców przejeżdżających przez ich kraj, dlaczego nie płacą francuskiej pensji minimalnej ekspedientkom francuskich marketów w Polsce?*

Piotr Król, poseł PiS z Bydgoszczy, jest zaskoczony propozycją Komisji Europejskiej. Problemy branży transportowej zna dobrze, bo przez lata kierował oddziałem regionalnym centrum logistyki Poczty Polskiej, gdzie pracowało kilkuset kierowców.

- Z jednej strony słyszymy od unijnych urzędników o wspólnym rynku, swobodzie przelęwu towarów i usług, a chwilę potem pojawiają się przepisy chroniące rynki dawnej Unii. Nowe przepisy uderzają wprost w polskich przedsiębiorców, którzy pozycję europejskiego lidera budowali ciężką pracą. Mam nadzieję, że nasz rząd będzie skutecznie przeciwdziałał tego typu praktykom - mówi poseł, który podczas niedawnego spotkania z komisją transportu niemieckiego parlamentu zgłaszał już polski protest w tej sprawie - mówi Piotr Król.

Naszych przewoźników martwią też planowane zmiany dotycząca kabotażu - a więc przewozów wewnątrz jednego kraju pomiędzy dwoma punktami przez przewoźnika z zewnątrz. - *Dziś takie przewozy można wykonywać przez 7 dni. Komisja Europejska 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 - mówi W. Starostka.*

Zaproponowane przez Komisję Europejską zmiany (jest ich więcej) mają wchodzić w życie w ciągu kilku kolejnych lat. Będą to z pewnością lata batalii i protestów. - *Jako zrzeszenie nie możemy negocjować z Brukselą, 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 - podkreśla dyrektor Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.*

Piotr Łukaszewicz

O innym, nie mniej palącym problemie polskiej branży transportowej, piszemy w tekście pt. ["Zarobki 6-8 tysięcy na rękę. Ale brakuje ludzi"](#).

Źródło: