

Branża transportowa boi się unijnych regulacji. Liczą na rząd

data aktualizacji: 2017.12.21



Pakiet Mobilności, zaproponowany w maju przez Komisję Europejską, będzie oznaczać rewolucyjne zmiany dla polskich przewoźników i całej branży transportowej. Ta obawia się wzrostu kosztów i spadku konkurencyjności wobec zachodnich firm w efekcie nowych regulacji. Polska jest obecnie jedną z potęg na europejskim rynku usług transportowych. Krajowi przewoźnicy podkreślają, że obrona ich interesów na unijnym rynku wymaga zdecydowanych działań rządu.

- Sytuacja na rynku transportowym jest doskonała, zapotrzebowanie na usługi rośnie, wzrastają stawki frachtowe, polskie firmy rosną i zdobywają lukratywne rynki Europy Zachodniej. Z drugiej strony wraz z forsowaniem przez UE ustaw socjalnych, które spowodują zwiększenie kosztów transportu pojawiła się ogromna obawa o przyszłość. Są na rynku naprawdę duże firmy, którym zajrzało w oczy widmo upadku, ich przyszłość będzie zależała od ostatecznego brzmienia pakietów socjalnych - mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Marek Loos, redaktor naczelny magazynu „Transport Manager”.

Komisja Europejska w maju br. zaprezentowała tzw. pakiet mobilności, czyli propozycje zmian w przepisach dotyczących transportu drogowego w UE. Unijna inicjatywa będzie oznaczać rewolucyjne zmiany, szczególnie dla przewoźników międzynarodowych. Zakłada m.in., że kierowcy będą traktowani jak pracownicy delegowani, powinni mieć zapewnioną płacę minimalną zgodną z przepisami kraju, w którym w danym momencie pracują. To znaczy, że za czas pracy na terytorium innego państwa polski kierowca ma otrzymywać takie samo wynagrodzenie, jak lokalny pracownik na podobnym stanowisku.

- Polski, estoński czy słowacki kierowca wożący ciężarówką towary na zachód Europy, gdzie płace są zupełnie inne, będzie musiał otrzymywać taką samą płacę, jaką ma kierowca francuski przebywający we Francji czy niemiecki przebywający w Niemczech. W zależności od tego, ile czasu przebywa podczas podróży na terytorium Niemiec, Belgii, Francji czy Hiszpanii, będzie mu naliczana tamtejsza płaca – wyjaśnia Marek Loos.

Branża obawia się wzrostu kosztów działalności. Doprowadziłoby to do osłabienia na unijnym rynku pozycji polskich firm, które w efekcie przestaną być konkurencyjne wobec zachodnich. Dla przewoźników z Polski zmiany będą także wiązały się z nowymi obowiązkami administracyjnymi. Te dwa czynniki mogą spowodować, że dla międzynarodowych transport stanie się dla nich nieopłacalny.

- Koszty transportu zdecydowanie wzrosną, ponieważ koszt kierowcy jest jednym z najwyższych w działalności transportowej, szczególnie w transporcie międzynarodowym. Na dodatek jest to gigantyczna praca administracyjna dla właścicieli firm i działów finansowych, polegająca na naliczaniu innych płac za każdy odcinek trasy. Nie będą to stawki minimalne, ale płace średnie kierowców, wynikające z umów zbiorowych na poszczególnych obszarach Europy. Co więcej, będą obciążone tamtejszymi obciążeniami socjalnymi, emerytalnymi i zdrowotnymi – wyjaśnia Marek Loos.

Według Komisji Europejskiej tzw. pakiet mobilności ma uregulować wewnętrzny rynek, przepisy socjalne oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej. Chodzi m.in. o wprowadzenie wspólnych rozwiązań na terenie państw Wspólnoty. Podobne przepisy dotyczące płac, które miały na celu ochronę wewnętrznego rynku, wprowadziły już wcześniej Niemcy czy Francja.

- Oficjalnie przyczyną jest chęć zabezpieczenia interesów pracowniczych kierowców, aby zarabiali tyle samo, ile ich koledzy na Zachodzie. Analizując to dokładniej, były to decyzje polityczne. Chodzi po prostu o obronę własnych rynków transportowych, ponieważ Polska jest potęgą – opanowała 33 proc. drogowych przewozów towarowych w Europie. Wystarczy się przejechać autostradą w kierunku Berlina czy Amsterdamu – jeżdżą tam prawie wyłącznie polskie ciężarówki. Przewoźnicy z Zachodu boją się nas, bo zabieramy im rynek – mówi Marek Loos.

Polska jest jedną z potęg na europejskim rynku usług transportowych, a rodzime firmy mają w nim już prawie jedną trzecią udziałów. Krajowa flota liczy ponad 200 tys. pojazdów, a cały sektor zatrudnia prawie milion pracowników. Rośniemy w siłę od momentu wejścia do UE i otwarcia europejskich rynków. Według statystyk GUS bezpośredni udział sektora usług transportu i logistyki w polskim PKB zwiększył się o ponad jedną piątą od momentu wstąpienia Polski do UE (wzrósł z 5,4 proc. w 2004 roku do poziomu 6,5 proc. w 2015 roku).

- Tamtejsi zleceniodawcy wolą wybrać polską firmę transportową. Bynajmniej nie dlatego, że jest najtańsza. Jesteśmy najbardziej elastyczni i otwarci na niewygody. Polski kierowca pojedzie w trasę na tydzień lub dwa, natomiast kierowca z Francji tego nie zrobi, ponieważ woli być z rodziną albo prostu mu się nie chce. Częste rozłąki z rodziną to także powód, dla którego ten zawód jest bardzo niepopularny, niezależnie od relatywnie dobrych zarobków – mówi Marek Loos.

Redaktor naczelny branżowego magazynu „Transport Manager” ocenia, że obrona interesów polskich przewoźników na unijnym rynku wymaga zaangażowania rządu. Pod koniec lipca tzw. pakiet mobilności, zaproponowany przez Komisję Europejską, negatywnie zaopiniował Senat. Według wyższej izby parlamentu jest on niezgodny z unijną zasadą pomocniczości. Resort infrastruktury i budownictwa zapewnia, że aktywnie zajmuje się sprawą na forum międzynarodowym.

- Tylko na szczeblu politycznym – jako państwo polskie – możemy rozwiązać sprawę. Kraje zachodnie bronią swoich rynków, stosując protekcyjnistyczne metody pod płaszczykiem obrony interesów praw socjalnych kierowców. Nie ma innego rozwiązania tego problemu i zlikwidowania niebezpieczeństwa jak na drodze politycznej. Rząd angażuje w sprawę storpedowania tych działań, które mogą doprowadzić do opłakanych skutków – mówi Marek Loos.

Sceptyczne stanowisko wobec propozycji Komisji Europejskiej ma wiele państw członkowskich, nie tylko państw z Europy Środkowo-Wschodniej. Największe wątpliwości dotyczą właśnie objęcia wszystkich operacji międzynarodowego transportu drogowego przepisami o delegowaniu pracowników.

- Stowarzyszenia przewoźników z dwudziestu krajów podpisały wspólną deklarację, która ma polegać na wspólnym sprzymierzeniu się przeciwko wprowadzeniu pakietu mobilności. Wszystko w UE opiera się na negocjacjach, wszystko jest polityką – mówi Marek Loos.

Redaktor naczelny magazynu „Transport Manager” zauważa również, że coraz więcej firm transportowych z Polski zakłada swoje oddziały lub spółki na zachodzie Europy, dzięki czemu funkcjonują w tamtejszym systemie prawnym, finansowym i socjalnym. Tam też odprowadzają podatki, ale do Polski trafia wartość dodana od wykonanej pracy, ponieważ polskie firmy tutaj kupują samochody, inwestują czy serwisują flotę.

- Regulacje socjalne w UE mogą mieć – w opinii przewoźników drogowych – bardzo zły wpływ na funkcjonowanie polskiego transportu, ale są i pewne pozytywne strony, których się dopatrują. Z moich informacji wynika, że pakiet mobilności otwiera większe, nieograniczone możliwości świadczenia kabotażu, czyli transportu wewnątrz poszczególnych krajów UE, co dotychczas było ściśle limitowane. W tej chwili jedna ciężarówka może wykonać trzy przewozy transportu kabotażowego w ciągu tygodnia, potem musi wrócić do Polski. Ten wymóg ma zniknąć, co stwarza możliwość obrócenia Pakietu Mobilności na naszą korzyść – zauważa redaktor naczelny magazynu „Transport Manager”.

Źródło: