

Europa sobie bez nas nie poradzi?

data aktualizacji: 2019.06.06



Terminowi, solidni, pracowici - tacy są polscy przewoźnicy i kierowcy, potentaci międzynarodowego transportu drogowego i kabotaży na terenie Unii Europejskiej. Nauczeni sprawnie dostosowywać się do nowości legislacyjnych i pokonywania barier związanych z prowadzeniem działalności przewozowej, tym razem mogą sobie nie poradzić. Ograniczenie dostępu do swobodnej i wolnej wymiany towarowej oraz wzrost kosztów pracowniczych to zbyt duże zmiany nawet dla wielkich graczy. Co to może oznaczać dla Europy?

Komentarz rynkowy Bartosza Najmana, wiceprezesa OCRK i Inelo.

Przedsiębiorcy oceniają, że pakiet mobilności będzie miał negatywny wpływ na prowadzone przez nich biznesy. Ponad 60 proc. czuje, że ostatnie wydarzenia w Brukseli odbijają się bezpośrednio na sposobie prowadzenia działalności oraz płynności finansowej firm. Większość transportowców odczuwa pewien niepokój i ostrożnie podejmuje decyzje dotyczące kolejnych inwestycji. Warto zauważyć, że 32 proc. respondentów określiło wpływ pomysłów europosłów jako neutralny. Część z badanych po prostu nie ma zdania na ten temat.[\[1\]](#) Czy zatem jest się czego bać?

Tak, gdyż, jeśli pakiet mobilności wejdzie w obecnym kształcie, duża część małych i średnich firm, nie zdoła w krótkim czasie dostosować struktury i funkcjonowania swojego biznesu do nowych reguł gry. A te nie będą miały nic wspólnego z wolnym rynkiem i swobodą przepływu towarów. Choć Polska i reszta krajów Europy Środkowo-Wschodniej przystępowały do Wspólnoty na innych zasadach, nie będzie to miało żadnego znaczenia. Przedsiębiorstwa, które nie mają zabezpieczenia finansowego, by etapowo przystosować swoją działalność do pomysłów unijnego legislatora, będą miały duży problem, by odnaleźć się w nowej sytuacji.

Szansą dla nich jest ścisła współpraca z partnerem, który będzie w stanie przeprowadzić

biznes przez skomplikowane zmiany w prawie transportowym, a co za tym idzie optymalizować koszty funkcjonowania firmy i usprawniać zarządzanie nią. Ponadto przyszłość transportu, logistyki i spedycji to automatyzacja procesów, co w połączeniu z wiedzą ekspertów daje duże możliwości, by sprawnie reagować w zmieniającym się otoczeniu gospodarczo-prawnym – mówi Bartosz Najman, wiceprezes OCRK i Inelo.

Dla polskiej gospodarki zachwianie sektorem TSL, którego udział w PKB – według NIK – wzrósł do prawie 20 proc. od momentu wstąpienia do Unii, to będzie duże utrudnienie. Co więcej, transport drogowy w naszym kraju zatrudnia ponad 300 tysięcy osób, zatem ilu z nich straci pracę? Obawy o przyszłość wymiany towarowej prowadzonej na drogach Europy są słuszne, a zagrożeń wiele.

To sytuacja, w której nie wystarczy już być tylko czujnym. Rekomendujemy naszym partnerom, by przygotowywali się do nieuniknionych zmian, bo okres wdrażania w życie nowej dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników może sięgać 24 miesięcy, ale nic nie stoi na przeszkodzie, by na przykład Niemcy czy Francuzi mogli zadeklarować gotowość egzekwowania przepisów i zacząć kontrole zdecydowanie wcześniej – dodaje Najman.

Gdzie jest logika?

Idea stworzenia pakietu mobilności powstała, by „odświeżyć” przepisy regulujące transport w Unii Europejskiej oraz by poprawić warunki socjalne kierowców. Taki zestaw nowych reguł jest potrzebny, gdyż, według ekspertów i komentatorów rynku, branża od dawna funkcjonuje w chaosie legislacyjnym, a aktualne przepisy nie są dopasowane do obecnych czasów. Jednak zaproponowane przez europarlamentarzystów zapisy pakietu mobilności są destrukcyjne szczególnie dla gospodarki krajów środkowo-wschodniej części kontynentu. Powstała Europa dwóch obozów – kraje założycielskie, w tym w szczególności Niemcy, Francja i Austria są inicjatorami zmian, które na zawsze zburzą fundamenty powołania UE. Dlaczego?

Jak zauważa Bartosz Najman, wiceprezes OCRK i Inelo: 80% wymiany towarowej na świecie odbywa się poprzez transport drogowy. W Europie to Polska jest potentatem i obsługuje według szacunków między 25 a 30 proc. kursów międzynarodowych, następna jest Hiszpania, która wykonuje takich przewozów o połowę mniej. Dodatkowo to polscy kierowcy realizują najwięcej kabotaży, bo aż 40 proc. Aktywność rodzimych przewoźników w tym zakresie wydaje się imponująca. Następni są Rumuni z 9 proc. udziałem w rynku. Dostęp do krajowych przerzutów, gdzie kierowcy z naszych firm wykonują frachty pomiędzy państwami Unii, ale poza krajem rodzimym, diagnozowany jest przez naszych zachodnich sąsiadów jako nieuczciwa konkurencja, a tym samym zabieranie miejsc pracy i obniżanie rynkowych stawek wymiany handlowej.

Czy słusznie?

Przyczyną zdecydowanie większego popytu na usługi polskich przewoźników oraz ich ekspansję na terenie zjednoczonej Europy należy upatrywać bardziej w solidności pracy wykonywanej przez wykwalifikowanych kierowców.

Doceniana jest również terminowość dostaw, a także chęć pokonywania tras na długą odległość, czego nie preferują na przykład Francuzi, najchętniej wracający do miejsca zamieszkania codziennie. Holendrzy zaś są młodą grupą zawodową, a Niemcy podobnie jak w Polsce borykają się z deficytem wyszkolonych pracowników z tej grupy zawodowej.

Nie jest więc prawdą, że kierujący ciężarówkami na tablicach rejestracyjnych PL zabierają zlecenia sąsiadom, dając niższe stawki. Długoterminowe kontrakty z zagranicznymi kontrahentami, które realizują polskie firmy, to efekt głównie innej kultury pracy – mówi Bartosz Najman.

Przegłosowanie pakietu mobilności w takim brzmieniu, jak obecnie, to lobby niemieckich i francuskich. I choć żadne zrzeszenie pracodawców w tych krajach nie poparło inicjatyw posłów sprawozdawców, w szczególności autorstwa Merja Kyllönen na temat pracowników delegowanych, to zarówno prezydencja rumuńska, jak i przewodniczący PE Antonio Tajani mogą dołączyć do swoich osiągnięć zatwierdzenie kolejnych kroków, mających na celu uporządkowanie zasad funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego. Jak rysuje się przyszłość transportu w Europie? - *Jedno jest pewne, w 2020 roku ma wejść w życie nowelizacja dyrektywy o pracownikach delegowanych. Jeśli do tej pory nie będzie pakietu mobilności w dyskutowanym obecnie kształcie, to kierowcy nie będą podlegali pod jej nowe regulacje. Jednak eksperci solidarnie przekonują, że lepszy kolejny rok niejednoznacznych przepisów niż zwyczajnie złe prawo* – mówi wiceprezes OCRK i Inelo.

Czy damy radę?

Dyskontynuacja w PE nie obowiązuje, jednak oczekiwanie przedstawicieli TSL jest inne. Branża liczy na to, że pakiet zostanie odrzucony w całości i wróci pod obrady komisji TRAN lub nastąpi renegocjowanie niektórych zapisów. Polscy przewoźnicy nauczyli się funkcjonować w niestabilnym otoczeniu społeczno-gospodarczym. Jednak ograniczenie dostępu do rynku i wzrost kosztów pracowniczych w przypadku stosowania zasady delegowania to zbyt duże zmiany nawet dla wielkich graczy – komentuje Najman.

[\[1\]](#) Badanie Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK), maj 2019.

Źródło: