

Przewoźnicy drogowi skazani na rosnące koszty?

data aktualizacji: 2019.08.23



Przewoźnicy operujący na terenie Europy, muszą się w najbliższych latach liczyć z wieloma barierami w rozwoju. Wiadomo, że koszty ich działalności będą rosły, między innymi z powodu zmian prawnych związanych z wyczekiwaniem z niepokojem przez branżę pakietem mobilności, podwyżek myta w wielu krajach czy też nasilających się obostrzeń w ruchu w Austrii. Polska, dotychczasowy absolutny lider w transporcie drogowym w Europie, ma w tej sytuacji najwięcej do stracenia.

O ile jednym z podstawowych wyzwań dla sektora transportowego jest niedobór pracowników, o tyle wydaje się, że wszystkie kraje (nawet patrząc w skali świata) jadą w tym względzie na jednym wózku. Przykładowo w Niemczech brakuje ponad 40 tysięcy kierowców ciężarówek, podobnie we Francji, a zmiany demograficzne będą ten deficyt pogłębiać. W odpowiednio mniejszej Holandii pod koniec 2017 roku brakowało aż 7 tys. kierowców. W Austrii natomiast 77 proc. przewoźników z powodu braku siły roboczej musi rezygnować z przyjmowania części zleceń. W Polsce dane z 2016 r. mówią o 100 tys. dodatkowych osób, które potrzebne są do pracy za kierownicą ciężarówki. Jednak trzeba zaznaczyć, że przy rosnącym tempie wzrostu przewozu towarów przez polskich przedsiębiorców (szacowanym na 2,5-3 proc. rocznie w okresie 2016-2025) niedobór ten będzie coraz bardziej odczuwalny – komentuje Łukasz Włoch, ekspert główny Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK). Polska rozwiązuje swój problem na dziś, zatrudniając kierowców spoza UE, głównie Ukraińców. Istnieje jednak ryzyko, że Niemcy, z proponowanymi zmianami w polityce migracyjnej oraz atrakcyjnymi inicjatywami skierowanymi do obcokrajowców, mogą niebawem odebrać polskim przewoźnikom część ukraińskich pracowników. Pozytywne zmiany na rodzimym rynku pracy mogą przyjść wraz ze zwiększeniem dostępu do szkolnictwa zawodowego: pod koniec 2018 r. prezydent RP podpisał ustawę, która ma ułatwić zdobywanie uprawnień

do kierowania ciężarówkami.

Rosną koszty pracy

Poza problemami czysto kadrowymi, które niezaprzeczalnie ciągną branżę w dół, przewoźnicy z Europy muszą się mierzyć z rosnącymi kosztami pracy i obciążeniami administracyjnymi. Przykładem są tu wprowadzone w styczniu 2015 r. przez Niemców przepisy o płacy minimalnej i delegowaniu pracowników - tzw. MiLoG, a następnie, podobne w zamyśle, ustanowione przez Francuzów Loi Macron. Zdaniem ekspertów OCRK przepisy te, w związku z podniesieniem wynagrodzenia kierowców, wpłynęły na podwyższenie kosztów pracy łącznie nawet o około 20 proc. Nic dziwnego, skoro stawka wynagrodzenia minimalnego dla kierowcy oddelegowanego do wykonywania obowiązków zawodowych w Niemczech wynosi w 2019 r. 9,19 euro brutto za godzinę, we Francji jest to zaś co najmniej 9,88 euro brutto. Do wzrostu tych kosztów bezpośrednich dochodzi szereg określonych wymogów administracyjnych (m.in. wyznaczenie przedstawiciela na terytorium kraju delegowania czy zatrudnienie personelu, który zajmowałby się rozliczaniem kierowców delegowanych), zatem niepewność prawna i ryzyko prowadzonej działalności także rosną. Wielu przedsiębiorców woli w takiej sytuacji przekazać wszelkie formalności, w tym powierzyć rozliczanie pracowników według prawa na przykład MiLoG czy Loi Macron zewnętrznym, wyspecjalizowanym firmom.

Pakiet mobilności w drodze: odchodzimy od wolnego rynku?

Dopiero jednak pakiet mobilności, który, przynajmniej teoretycznie, ma zostać finalnie zatwierdzony przed 30 lipca 2020 r., powinien zapewnić jednolite standardy prawne w kwestii delegowania pracowników wysokomobilnych. Generuje on jednak ogromny spór, którego istotą jest niezgodność interesów „starej Unii” (zwłaszcza Francji i Niemiec) oraz popierających prorynkowe rozwiązania państw „nowej Unii” wraz z krajami peryferyjnymi (takimi jak Irlandia i Portugalia). Wiadomo, że stanowisko Rady Unii Europejskiej (a także zbliżone do niego stanowisko Parlamentu Europejskiego) jest wyjątkowo nieprzychylnie interesom Europy Środkowo-Wschodniej i uważane za protekcyjnistyczne. Według Bartosza Najmana, wiceprezesa OCRK oraz Inelo: Nowy skład Parlamentu jest jeszcze bardziej protekcyjnistyczny, co będzie przejawiać się zamykaniem rynków wewnętrznych państw Wspólnoty z Europy Zachodniej. Wydaje się zatem, że losy pakietu mobilności są przesądzone, a przynajmniej jego główne elementy, w tym ograniczenie dostępu do wolnej i swobodnej wymiany towarowej między krajami członkowskimi. W dużej części ograniczone zostaną operacje kabotażowe, których kierowcy polskich ciężarówek wykonują najwięcej, bo aż 40 proc. Druga jest Rumunia z 9-proc. udziałem, co pokazuje tylko, w jakim stopniu międzynarodowy transport po europejskich drogach zależy obecnie od polskich przedsiębiorców. To na pewno ulegnie zmianie, bo nowe prawo nazwane pakietem mobilności z pewnością wejdzie w życie. Pytanie tylko, kiedy?

Kierowcy nie mają gdzie odpoczywać...

Zakaz spędzania 45-godzinnego odpoczynku w kabinie także komplikuje działania przewoźników. Egzekwują go już takie kraje jak Belgia, Francja, Niemcy i Holandia, Włochy oraz Hiszpania, choć zasadniczo obowiązuje on w całej Unii Europejskiej. Za złamanie zakazu karany jest zarówno przewoźnik, jak i kierowca. We Francji grzywna sięgać może nawet 30 tys. euro. W Danii wprowadzono w związku z tym ograniczenie czasowe na parkingach dla ciężarówek (postój może

trwać nie dłużej niż 25 godzin). Z drugiej strony infrastruktura dla aut ciężarowych w Europie jest niedostosowana do wygórowanych wymogów regulujących czas pracy i odpoczynku kierowców. Brakuje miejsc postojowych (w samych Niemczech 31 tys.), niewiele jest też prawdziwie bezpiecznych parkingów. Skutek? Mandaty za przekroczenie czasu pracy oraz rosnąca liczba kradzieży ładunków, czyli dodatkowe koszty.

Rosnące opłaty na europejskich drogach

Kolejną kłodą rzucaną pod nogi przewoźników drogowych w Europie są ograniczenia w ruchu ciężarówek stosowane w Tyrolu w Austrii. Życie uprzykrzają tam truckerom tzw. odprawy blokowe powodujące wielokilometrowe korki, jak również sektorowy zakaz ruchu, który będzie jeszcze poszerzany o kolejne grupy towarów. Pojazdy stare, niespełniające wyśrubowanych norm emisji, będą musiały prędzej czy później zniknąć z dróg Tyrolu (Euro 4 od sierpnia br., Euro 5 w 2021 r.), a pojazdy Euro 6 będą obciążone wyższymi opłatami. Tyrolczycy chcą także wprowadzić myto korytarzowe z Monachium do Werony, ale to równałoby się podniesieniu stawek w regionach przyległych w Niemczech i we Włoszech. Ich wzrost oraz zwiększanie ilości płatnych dróg to zresztą tendencja widoczna w całej Europie. W 2019 r. rosły opłaty na drogach niemieckich, francuskich, węgierskich, a w 2023 r. zostaną one po raz pierwszy wprowadzone w Holandii. W największym stopniu kosztami obciążani są właściciele starych, nieekologicznych pojazdów. Przypomnijmy: według danych PZPM normę Euro 6 spełnia tylko 17,5 proc. ciężarówek.

Łukasz Włoch, ekspert OCRK ocenia, że brak wykwalifikowanej kadry do pracy w transporcie drogowym utrzyma się jako główne wyzwanie, któremu właściciele firm będą musieli sprostać. Niedawno zapytaliśmy naszych partnerów biznesowych o to, czego obawiają się najbardziej. Ponad połowa respondentów wskazała właśnie braki kadrowe. Dopiero na drugim i trzecim miejscu znalazły się odpowiednio trudności ze zrozumieniem skomplikowanych przepisów w polskim ustawodawstwie (38 proc.) i regulacje organów UE, w tym pakiet mobilności (33 proc.). Przedsiębiorcy skupiają się na sytuacji tu i teraz, ale coraz bardziej świadomie i z niepokojem patrzą też w przyszłość.

Źródło: