

Czy koronawirus w Europie opóźni pakiet mobilności w transporcie?

data aktualizacji: 2020.03.17



Wiele instytucji Unii Europejskiej oraz klubów poselskich już pracuje zdalnie w związku z koronawirusem. Oznacza to, że przynajmniej do końca marca 2020 roku praca w strukturach UE nie będzie się odbywać w regularnym trybie spotkań w Brukseli czy Strasburgu. Eurodeputowani w większości będą wykonywać swoje obowiązki z domów, zatem koronawirus może mocno ograniczyć też prace nad procesami legislacyjnymi, które są rozpoczęte i czekają na dalsze formalne zatwierdzenia. Jednym z takich przypadków jest pakiet mobilności, czyli zmiany w prawie transportowym.

Do tej pory prognozowano, że zostaną one przyjęte finalnie jeszcze przed wakacjami. Głosowanie w Radzie UE teoretycznie zaplanowane jest na koniec marca. Czy się odbędzie? Tego nie wiadomo. Jednak opóźnienie prac nad zmianami prawnymi dla transportowców wydaje się być realne. Komentarz ekspertów Grupy Inelo.

Pakiet mobilności, od kiedy?

*Znamy datę najbliższego głosowania. Z najnowszych informacji wynika, że przyjęcie pakietu mobilności w obecnym kształcie przez Radę UE do Spraw Ogólnych odbędzie się 24 marca 2020 roku. Tak wynika z opublikowanego kalendarium, jednak z uwagi na pandemię koronawirusa i coraz więcej zakażeń na terenie Europy nikt nie jest w stanie przewidzieć, czy wyznaczony termin zostanie utrzymany. Warto również podkreślić, że to głosowanie nie jest jeszcze finalnym krokiem. Ostatecznie przepisy mają być przegłosowane przez Parlament Europejski - **informuje Mateusz Włoch, ekspert firmy Inelo.** - Natomiast zakończono już wszelkie prace lingwistyczno-językowe nad zmianami w unijnym prawie transportowym to pozwala urzędnikom podjąć kolejny ruch w kierunku procesowania pakietu mobilności. W jakim trybie i czy w ogóle odbędzie się głosowanie? Tego nie wiemy. Monitorujemy sytuację na bieżąco. W związku z koronawirusem eurodeputowani zmieniają model pracy ze zgromadzeń plenarnych na formę zdalną. Być może głosowania będą się odbywać przy pomocy telekonferencji i narzędzi online? W obecnej sytuacji wszystko jest możliwe - dodaje ekspert.*

Dotychczasową drogę do obecnego kształtu pakietu mobilności oraz potencjalne daty wdrażania zatwierdzonych zmian prezentuje grafika Inelo:



Epidemia gospodarcza w UE - jak poradzą sobie przedsiębiorcy transportowi?

Koronawirus dezorganizuje pracę wszystkich ludzi i funkcjonowanie wielu instytucji oraz przedsiębiorstw. Wśród branż najbardziej narażonych na perturbacje związane z pandemią jest transport. Obawy przewoźników to między innymi spadek zleceń, dłuższe płatności, ograniczenia w ruchu w systemie międzynarodowego transportu drogowego, zagrożenie zakażenia kierowców zawodowych podróżujących do krajów z wysokim ryzykiem epidemiologicznym, w tym Włoch, Niemiec, Francji czy Hiszpanii. Delegacje do Wielkiej Brytanii czy krajów Beneluksu także budzą już pewien niepokój wśród truckerów.

W 2018 roku wymiana handlowa między Polską a Niemcami wyniosła 60,4 milionów ton, z czego 95 proc. towarów przewieźli polscy przewoźnicy. Polacy mieli też największy udział w kształtowaniu handlu pomiędzy krajami Niemcy - Francja, Hiszpania - Francja, Belgia - Holandia czy na przykład Niemcy - Dania.^[1] W związku z rozpowszechnianiem się koronawirusa na tak wielką skalę nasi dotychczasowi partnerzy w wymianie towarowej masowo zamykają granice, sklepy oraz obszar gastronomiczny. Oznacza to, że dostawcy i zleceńodawcy, którzy do tej pory generowali największy międzynarodowy ruch w transporcie obecnie nie będą zamawiać i odbierać ładunków - przynajmniej w takiej ilości jak sprzed wybuchu pandemii. Jak przetrwają to przedstawiciele sektora TSL?

Europa stała się obecnie epicentrum zachorowań na koronawirus, co bardzo osłabi polski transport. Mimo iż, system międzynarodowego transportu drogowego ma pozostać niezakłócony, a kierowcy zawodowi, wykonujący transport rzeczy są wyłączeni z obowiązku poddania się dwutygodniowej kwarantanny po przekroczeniu granic, to przewóz wielu rodzajów ładunków na przykład materiałów budowlanych lub komponentów motoryzacyjnych do hurtowni i fabryk jest zdecydowanie mniejszy -
mówi Łukasz Włoch, ekspert OCRK, Grupy Inelo. Transportowcy mogą obecnie doświadczyć wzrostu ładunków wynikających z zamówień online. Jednak e-commerce nie będzie dostateczną dźwignią dla branży. Takie zamówienia obsługują głównie busy, a nie 40tonowe pojazdy ciężarowe. Najbardziej pożądanym i potrzebnym wydaje się obecnie transport drogowy żywności i wyrobów kosmetycznych.

Pakiet mobilności w transporcie w sytuacji pandemii koronawirusa zwiększy chaos informacyjny

Jesteśmy świadkami bardzo dużego zachwiania w łańcuchach dostaw. Towary, które są najbardziej potrzebne, trzeba dostarczać i ciężarówki będą jeździć w trasy, jednak tych frachtów już jest zdecydowanie mniej. Zamiast wzrostu rentowności zleceń, na giełdach transportowych zaczyna się konkurowanie o cenę. Kto da niższą stawkę, wygrywa. To nie jest dobre dla rynku, a chaos informacyjny i obawy kierowców o zdrowie i bezpieczeństwo podróżowanie do państw objętych stanem wyjątkowym czy zagrożeniem epidemicznym nie sprzyja polskim przedsiębiorcom -
wyjaśnia Łukasz Włoch, OCRK i Inelo. To trudny czas dla transportu drogowego, a jego przedstawiciele najpierw muszą zmierzyć się z pandemią koronawirusa, później zaś przyjdzie moment stawienia czoła niekorzystnym zmianom w unijnym prawie. Chyba że prace nad pakietem mobilności będą się opóźniać, co spowoduje rewizję zawartych w nim zapisów, ocenę skutków ich wprowadzenia w życie oraz konfrontację z celami tak zwanego green deal. Teraz wszystko jest możliwe - dodaje ekspert.

Jaki będzie transport po koronawirusie i pakiecie mobilności?

Jeśli ziści się scenariusz przedłużenia rozmów dotyczących pakietu mobilności, to jest szansa na wprowadzenie zmian w jego dotychczasowym kształcie. To zaś może oznaczać więcej czasu między innymi dla polskich przewoźników na przygotowanie się do wyzwań i obronę przed wykluczeniem z

rynków wewnętrznych krajów tak zwanej Starej Unii. Jak to zrobić?

*Z pewnością musimy stać się bardziej cyfrowi. To jest nieuniknione. O ile obecnie najistotniejsze jest takie działanie, by minimalizować ryzyko utraty płynności finansowej, to w dalszej perspektywie będzie to już nadążanie za zachodnimi firmami przewozowymi w aspekcie technologicznym. Rozwiązania chmurowe, aplikacje dla kierowców, przewoźników i spedytorów, a także systemy telematyczne czy przeznaczone do zarządzania operacjami przewozowymi będą nie gadżetem dla transportu, a warunkiem zachowania konkurencyjności - **przekonuje Mateusz Włoch z Inelo**. - Takie narzędzia jak telematyka pomagają transportowcom nawet w czasie wykonywania obowiązków w sytuacji pandemii koronawirusa. Głównie dlatego, że z uwagi na zamykanie granic państwowych i utrudnienia na przejściach granicznych, można reagować na bieżąco. W czasie rzeczywistym śledzą na mapie sytuację na drodze - na przykład zatory - zmieniają trasę, spedytor informuje logistykę o ewentualnym opóźnieniu.*

Ostatni raport PwC „Transport drogowy w Polsce w latach 2020-2030” wskazuje digitalizację jako jedną z najważniejszych sił innowacyjności transportu za 10 lat. To przyszłość. Teraz zaś firmy muszą obrać kurs między innymi na umacnianie łańcucha dostaw i weryfikację dotychczasowych kontraktów, niedopuszczenie do chaosu komunikacyjnego, a tym samym zadbanie o sprawną komunikację z kierowcami. Co jest najważniejsze to, aby obok zabezpieczenia swojego biznesu pamiętać przede wszystkim o ochronie pracowników przed zagrożeniem zakażenia choćby przez zaopatrzenie ich w zalecane przez Główny Inspektorat Sanitarny środki ochronne. A do ^{transportu przyszłości i} nowoczesnych technologii w TSL wrócimy po pandemii koronawirusa.

[1] Eurostat, 2019.

Źródło: