

## Europa Środkowo-Wschodnia kontra stara Unia. Oto prawdziwy powód powstania pakietu mobilności.

W 2017 roku kierowcy polskich przedsiębiorstw transportowych przejechali ponad 335 milionów tonokilometrów (tkm)<sup>1</sup> – najwięcej w Unii Europejskiej, z czego blisko 18 milionów tkm to wynik działalności kabotażowej. Przejazdy w ramach innego państwa niż siedziba firmy wzrosły o 38 proc. w odniesieniu do roku poprzedniego. Ponadto Polska, jako jedyna z krajów członkowskich, które prężnie działają w sektorze transportu drogowego, w latach 2010-2016 zdołała zwiększyć swój udział na rynkach europejskich.

Kabotaż od 2013 roku notuje nieprzerwanie największe wzrosty - pod względem wartości rynku to obecnie 65 proc. więcej niż pięć lat temu. Dlaczego więc wykonują go głównie firmy z Polski (blisko 40 proc.), a dalej z Rumunii i Litwy? Na krótkich dystansach lubią jeździć też kierowcy z Francji, Austrii, Włoch czy Niemiec, zatem europoście w Brukseli postanowili ograniczyć wewnętrzne rynki przewozowe dla transportowców z Europy Środkowo-Wschodniej. Czy to kres Unii wolności i swobody przepływu towarów i usług?

*Pakiet mobilności to zbiór zasad i przepisów regulujących funkcjonowanie firm z branży transportowej w państwach Wspólnoty. Obecny stan legislacyjny pozostawia wiele do życzenia, budzi wątpliwości, przez co przewoźnicy w Europie działają w chaosie prawnym. Polscy przedsiębiorcy potrafiliby w ciągu ostatnich trzech lat dostosować się do zasad gry wprowadzanych przez Niemcy, Francję czy Austrię, które miały na celu utrudnić prowadzenie działalności transportowej właścicielom firm z Polski, Rumunii czy Litwy. Chodzi tu głównie o płace minimalne i działalność służb kontrolnych za granicą. Teraz pod populistycznymi hasłami kraje założycielskie starej Unii robią wszystko, by zepchnąć firmy z Polski z głównej trajektorii na margines przewozów kabotażowych. Protekcyjizm wygrywa z obroną wolności i swobód, które ta sama Unia miała zapewnić – komentuje Łukasz Włoch z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).*

### Demokratyczna republika kabotażu

Według najnowszych danych Eurostatu w całej Europie kabotaż reprezentuje 2,3 proc. wszystkich tkm wykonanych w 2017 roku i 1,1 proc. ton towarów przewiezionych w granicach Unii. Tego typu transport wzrósł z 2,9 proc. w 2013 do 4,3 proc. w 2017 roku, kiedy to osiągnął wynik 44,3 miliardów tkm. To rodzaj przewożenia załadunków, którego wartość rośnie nieprzerwanie od pięciu lat. Niemcy pozostają terytorium, na którym realizuje się najwięcej kabotaży w UE. To ponad dwadzieścia miliardów tonokilometrów w ostatnim czasie, czyli 46 proc rynku całej Wspólnoty. Druga w kolejności jest Francja, 25,4 proc. Trzecie zaś Włochy, 5,2 proc.

Federalny Urząd ds. Ruchu Towarowego (BAG) donosi, że polskie firmy przewozowe zwiększyły swoją wydajność aż pięciokrotnie w latach 2004-2017. To właśnie nasze rodzime przedsiębiorstwa w minionym roku zrobiły najwięcej operacji kabotażowych w granicach niemieckich landów.

<sup>1</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/9217.pdf>

*Wymiana towarowa między Niemcami a Francją, opierająca się na największym wolumenie obrotów w UE, jest realizowana głównie przez przewoźników niemieckich oraz polskich. Wspierają nas Rumunii i Litwini, a także Hiszpanie. Dominacja państw Europy Wschodniej nie podoba się politykom z krajów starej Unii, czyli naszym zachodnim sąsiadom. Dlaczego? Okazuje się, że tamtejsi kierowcy nie lubią wyruszać w dalekie i wymagające trasy. Chętnie wracają do domu codzienne lub w każdy weekend. Obecnie tendencja jest taka, że preferowane są krótkie kabotaże, a nie długodystansowe przerzuty. Nastąpiły zmiany w łańcuchu dostaw, które sprawnie i solidnie zapełniły ciężarówki z Polski. Pod hasłem równych szans i poprawy warunków pracy, podejmowane są próby ograniczenia możliwości wykonywania kabotaży, które przypomnijmy, powstały, by niwelować puste przebiegi i podnosić efektywność transportu drogowego. Teraz to wszystko może się zmienić – **przekonuje Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK.***

### **Niepewność rodzi niepokój**

Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Hiszpania i oczywiście Polska – te kraje dominują w Europie i przewiozły najwięcej tonokilometrów w 2017 roku. Z danych Eurostat wynika, że między 2004 a 2016 rokiem łączna liczba przetransportowanych towarów wzrosła trzykrotnie, a polscy transportowcy z roku na rok zwiększali w tym sektorze swoje znaczenie. W 2016 udział rodzimych firm w międzynarodowych przewozach drogowych wynosił 17,1 proc., a obecnie mówimy już o udziale 25-30 proc. Można odnieść wrażenie, że przedsiębiorcy TSL radzą sobie znakomicie i nasza pozycja jest niezagrażona. Nic bardziej mylnego.

*Mimo iż dominujemy w tak zwanych przerzutach, tj. przewożeniu towarów w obrębie kraju lub krajów, które nie są siedzibą przedsiębiorstwa, aktualny układ sił może niebawem zostać zachwiany. Dlaczego? Blisko 40 proc. rynku kabotaży wykonywanych głównie w Niemczech, Francji czy Wielkiej Brytanii za dwa lata może okazać się przeszłością. Jeśli nowy skład Parlamentu Europejskiego zaakceptuje propozycje zawarte w pakiecie mobilności w takim kształcie, okres vacatio legis i wejście w życie nowych reguł, według których powinny funkcjonować firmy z Europy Środkowo-Wschodniej, to około dwa lata. W tym czasie przewoźnicy będą musieli przygotować się na zmiany, a tym samym na utratę części zleceń i znaczny wzrost kosztów prowadzenia działalności. Bez wsparcia w rozumieniu przepisów i konsolidacji polskiego rynku przewoźników wiele małych i średnich biznesów może upaść – **mówi Łukasz Włoch.***

Według najnowszego badania OCRK nastroje przedsiębiorców słusznie wskazują na obawy związane z sytuacją w Parlamencie Europejskim. Coraz więcej zapytanych właścicieli firm transportowych (58 proc) ocenia przyszłość kabotażu jako niekorzystną i niepokojącą.

*Wiąże się to z tym, iż zaczynamy rozumieć, że tak zwany pakiet mobilności, czyli zbiór regulacji, które zaburzą między innymi działanie polskiego kabotażu na arenie międzynarodowej, prędkiej czy później zostanie wprowadzony. Nie można liczyć na wycofanie się unijnego legislatora z prób ustanowienia nowego prawa dla transportu drogowego. Pytanie brzmi jedynie, czy nowo wybrani europarlamentarzyści wraz z członkami Rady Unii Europejskiej cofną zapisy z powrotem do komisji TRAN w celu opracowania dobrego prawa, a nie protekcjonistycznych nakazów kilku krajów. Obecnie trwa formowanie grup politycznych, a pierwsze posiedzenie zaplanowane jest w lipcu. Sytuację w PE należy monitorować na bieżąco i reagować na każdą próbę ograniczenia wolności rynku – **podsumowuje Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK.***