

## Unia kontratakuje. Ile na pakiecie mobilności straci Polska?

Jeśli pakiet mobilności zostanie przyjęty, to koszty prowadzenia działalności przewozowej w Niemczech mogą wzrosnąć nawet o 250 mln euro rocznie<sup>1</sup>. Jak informuje profesor Peter Klaus, ekspert z dziedziny zwanej statystyką logistyki, dojdą do tego jeszcze koszty pośrednie z opłat parkingowych czy wyższego ubezpieczenia. Z kolei Belgowie wyliczyli, że każdy dzień na przykład "zamrożenia" kabotażu, będzie kosztować belgijskiego przewoźnika około 679 euro<sup>2</sup>. Unia Europejska wraca do pracy nad nowym prawem dla sektora międzynarodowego transportu drogowego. Ile straci na tym polski przedsiębiorca?

*Nie ma wiążących obliczeń, jak bardzo regulacje zawarte w pakiecie mobilności odczuje przewoźnik z Polski i wydaje się, że nie są one niezbędne, aby przewidzieć możliwe skutki. Aktywność polskich transportowców na arenie międzynarodowej pokazuje, że zarówno w przewozach cross trade, jak i kabotażu jesteśmy liderem w krajach Wspólnoty, co przekłada się na PKB, którego filarem jest między innymi transport drogowy. Przedsiębiorcy z Europy Środkowo-Wschodniej zostaną zepchnięci na peryferia, jeśli będą wprowadzone obostrzenia dotyczące wykonywania kabotażu lub konieczność bezwzględnego powrotu kierowców czy pojazdów do kraju po trzech tygodniach w trasie. Mniejsze firmy nie będą mieć ani czasu na adaptację do nowych warunków, ani pieniędzy, by utrzymać płynność finansową i nie potrzeba tutaj skomplikowanych wyliczeń, aby to stwierdzić. Jednak nie da się ukryć, że liczby najlepiej przemawiają do wyobraźni, której posłom w Brukseli najwyraźniej zabrakło – wyjaśnia Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców, OCRK.*

Jak wynika z najnowszych danych Eurostat, Polska odpowiedzialna jest za przewożenie rocznie około 266,7 milionów ton towarów w ramach systemu transportu po drogach Europy. Dalej jest Holandia, 132,5 milionów ton, oraz Niemcy 122,6 milionów ton. Skoro obsługujemy 22,6 proc. rynku międzynarodowych przewozów drogowych i około 40 proc. wszystkich kabotaży to, kto będzie jeździł zamiast kierowców ciężarówek na polskich numerach rejestracyjnych?

### Polski kierowca okrąży Ziemię dwa razy

Według raportu TLP *Pakiet mobilności I. Wpływ na europejski system transportu drogowego*, ponad 80 proc. z szacunkowej liczby 600 tysięcy pojazdów ciężarowych, które regularnie przekraczają granice państw Wspólnoty, obsługiwanych jest przez małe i średnie przedsiębiorstwa. Zatrudniają one większość z 740 tysięcy kierowców międzynarodowych, których codzienna praca to fundament gospodarek krajów UE. Brak wykwalifikowanych pracowników to obecnie, obok pakietu mobilności, największa bolączka branży. Profesor Peter Klaus, autor opracowania, wyliczył, że zapotrzebowanie na kierowców wśród krajów, w których jest największy ruch samochodów ciężarowych, czyli Niemcy, Francja, kraje Beneluksu, Włochy, Szwajcaria i Austria, osiąga poziom 520 tysięcy miejsc pracy. Około 310 tysięcy truckerów potrzebnych jest do obsługi operacji transportu transgranicznego.

*Jak wynika z badania OCRK, największym wyzwaniem dla polskich przewoźników jest właśnie brak rąk do pracy. W 2018 roku na ten problem wskazało blisko 20 proc. pracodawców, a w 2019 aż 50 proc. Pakiet mobilności w obecnym brzmieniu nie poprawi sytuacji. Przeciwnie. Jeżeli kierowcy będą zobligowani w przyszłości do bezwzględnego powrotu do kraju zamieszkania raz na cztery tygodnie, zwiększy się liczba tak zwanych pustych przejazdów, a luka między popytem a podażą na usługi przewozowe tylko wzrośnie. Co jeszcze? Zwiększy się znacząco ruch na drogach, co wpłynie niekorzystnie na środowisko oraz bezpieczeństwo, a firmy, które wyspecjalizowały się w dalekich trasach po prostu znikną z rynku. Polski kierowca potrafi w ciągu roku okrążyć Ziemię ponad dwa razy, pokonując 87 tysięcy kilometrów<sup>3</sup>, podczas gdy Francuzi czy Belgowie są zdecydowanie krótkodystansowi. Kto zatem będzie za nich jeździł? Na to pytanie europosłowie nie potrafią odpowiedzieć – wyjaśnia Kamil Wolański, OCRK.*

<sup>1</sup> Artykuł profesora Petera Klause opublikowany w Deutsche Verkehrs-Zeitung, 2019.

<sup>2</sup> Belgijski Instytut Transportu Drogowego i Logistyki, Skutki wejścia w życie pakietu mobilności dotyczących nowych zasad kabotażu, 2019.

<sup>3</sup> Badanie OCRK, Kim jest kierowca ciężarówki w Polsce, 2018.

## Warto rozmawiać, ale nikt nie pyta?

*Najczęściej poruszaną kwestią wydaje się temat odpoczynków tygodniowych. Oprócz przedsiębiorstw transportowych nie o samych można zapomnieć kierowcach, dla których proponowane zmiany też będą miały bardzo duży wpływ. Co ciekawe, w wielu obszarach stanowisko właścicieli firm transportowych, jak i pracowników jest takie samo. Na przykład czy odpoczywanie poza kabiną pojazdu jest konieczne? Komu ten przymus miałaby się tak właściwie przysłużyć? Przedsiębiorcom transportowym, którzy inwestują w coraz lepiej wyposażoną flotę czy kierowcom, którzy zostaną zobligowani do noclegów w warunkach często zwyczajnie gorszych niż kabina ciężarówki, bo infrastruktura parkingów nie jest dostosowana do przyjęcia tylu truckerów na drogach Europy? – mówi Wolański.*

Kolejny przymus to konieczność powrotu do „bazy” w ściśle określonym czasie. To jeden z głównych elementów pakietu mobilności, którego przewoźnicy obawiają się najbardziej. Dlaczego?

*Bo zagraża płynności finansowej firm, które wyspecjalizowały się w dalekich przewozach transgranicznych, spowoduje utratę wielu kontraktów, a także wzrost kosztów prowadzenia działalności. Małe firmy zlokalizowane na peryferiach Europy po prostu upadną lub wielkim kosztem przeniosą swoje siedziby do krajów na Zachodzie i w środkowej części kontynentu. Cross trade realizowany wschodnioeuropejskimi przewoźnikami w krajach wysokorozwiniętych, jak Francja czy Niemcy przynosi największe dochody. Zatem powrót, wynikający ze nieprzemyślanego prawa, wymusi na właścicielach firm ściąganie samochodu często bez załadunku po trzech lub czterech tygodniach w trasie. Oprócz wzrostu CO<sup>2</sup> na drogach, przyczyni się to do spadku rentowności małych i średnich przedsiębiorstw, a także może spowodować zatory na drogach, opóźnienia na granicach, problem z niedoborem kierowców. To same straty, a jednak nikt w Parlamencie Europejskim nie zadbał o to, by odpowiednio zbadać skutki takich zmian i zapytać, co sądzą osoby, które na co dzień przewożą towary, dzięki którym gospodarki krajów Starej Unii tak dobrze prosperują – komentuje ekspert OCRK.*

Wszelkie działania, które pozwolą na nowo rozpocząć dyskusję na temat zasadności niektórych zapisów w nowym prawie drogowym, proponowanym przez unijnego legislatora, są potrzebne. Wydaje się bowiem, że mieszkańcy państw założycielskich Wspólnoty nie zdają sobie sprawy, że konsekwencje pakietu mobilności bezpośrednio odczuwają również prowadzone przez nich firmy.