Zmiany w przepisach uderzą w polski transport

Utworzono: środa, 03, styczeń 2018 10:16



Planowane zmiany w przepisach dotyczących pracy kierowców w Europie wciąż budzą sprzeciw Polski i branży transportowej. Zdaniem przedsiębiorców część regulacji jest nie do zrealizowania, a inne mogą w efekcie zaszkodzić polskiej gospodarce.

– Regulacje dotyczące pakietu mobilności i pracowników delegowanych, które zostały nam zakomunikowane, oczywiście nie w ostatecznej wersji, powodują dużą niepewność i brak możliwości zaplanowania strategii działania na przyszłość – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Jan Załubski, prezes firmy logistycznej ZET Transport. – Na pewno wiąże się to z o wiele większymi kosztami w zakresie administracji, z koniecznością raportowania różnego rodzaju regulacji w poszczególnych krajach, które według obecnego stanu wiedzy wydają się totalnie nie do spełnienia.

Komisja Europejska zaproponowała pod koniec maja wprowadzenie regulacji, które w efekcie zmniejszą konkurencyjność polskich firm transportowych, będących znaczącym graczem w branży międzynarodowych przewozów na Starym Kontynencie. Złożą się one na tzw. pakiet mobilności. Zakłada on m.in. konieczność płacenia kierowcom przynajmniej pensji minimalnej kraju, w którym aktualnie przebywa, o ile spędza na jego terenie więcej niż trzy dni w miesiącu. To nie tylko wyższe koszty, lecz także konieczność gruntownej znajomości przepisów w różnych krajach.

– Najbardziej niekorzystny czy wręcz niemożliwy do spełnienia dziś element, to konieczność płacenia składki na ubezpieczenie społeczne od pracownika w kraju przyjmującym – mówi Załubski. – Jak będzie to zdefiniowane w Niemczech, Austrii, we Francji, we wszystkich krajach, które są inicjatorem takiego a nie innego uregulowania, tego jeszcze nie wiemy, to dziś jest najbardziej niekorzystny i kosztowy element, który nam zagraża.

Phoca PDF

Dodaje, że według projektu po trzech dniach pracownik miałby podlegać pod regulacje kabotażowe (kabotaż to transport między krajami trzecimi bądź wewnątrz jednego kraju) i po okresie 12, 18 czy 24 miesięcy wszystkie składki na ubezpieczenie społeczne będą musiały być odprowadzane do kraju przyjmującego.

– Wydaje się, że jeżeli te regulacje wejdą w takim kształcie, to może się okazać, że dla niektórych operacji w łańcuchu logistycznym czy w kwestii przepływu masy towarowej, wygodniejsze i prostsze będzie wykonywanie tych operacji na niemieckich, a nie polskich tablicach rejestracyjnych, w związku z tym będziemy zmuszeni do zakładania oddziałów czy spółek zależnych w poszczególnych krajach, co byłoby niekorzystne z punktu widzenia interesów gospodarczych Polski – wyjaśnia prezes ZET Transport.

Według Głównego Urzędu Statystycznego polskie firmy transportu drogowego wykonały w ubiegłym roku pracę przewozową 303,6 mln tonokilometrów, a to wynik o 11,2 proc. wyższy niż rok wcześniej. Szacuje się, że branża transportowa generuje nawet 10 proc. polskiego PKB. Dlatego Polska stanowczo sprzeciwia się projektowi zainicjowanemu przez kraje starej UE, a zwłaszcza Francję i Niemcy. Na początku grudnia podczas spotkania w Brukseli polskie stanowisko poparło trzynaście innych państw, w tym także Hiszpania, Portugalia, Wielka Brytania czy Irlandia. Ostateczny kształt przepisów ma być znany w ciągu roku od ogłoszenia wstępnych założeń, czyli do końca maja 2018 roku.

– Oczywiście oprócz tych elementów, które spotykają nas w korelacji z przepisami UE, mamy też problemy branżowe na własnym podwórku – brak ludzi do pracy, brak kierowców, brak systemu szkolenia, niejednoznaczną sytuację prawną w zakresie wydawania pozwoleń A1 dla kierowców spoza UE, w tym przypadku kierowców ukraińskich czy białoruskich – wylicza problemy przedsiębiorców Załubski. – To wszystko stwarza sytuację totalnej niepewności.

Źródło: Newseria

Phoca PDF