

## **Branża transportowa w Polsce**

### **Czym żyje?**

**Branża transportowa w Polsce to, w ostatnich latach, ponad 26 tys. firm, posiadających licencje na międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, ponad 3,6 tys. firm zatrudniających powyżej 9 osób, eksploatująca ponad 3,2 mln samochodów ciężarowych, stanowiących ok. 13% wszystkich pojazdów samochodowych w Polsce oraz zatrudniająca ok. 730 tys. osób (ponad 5% wszystkich miejsc pracy w Polsce). Branża generująca ponad 10% krajowego PKB, ale tylko ok. 1% dochodu narodowego, branża o średniej rentowności na poziomie 1,5% (wg danych ZMPD i GUS).**

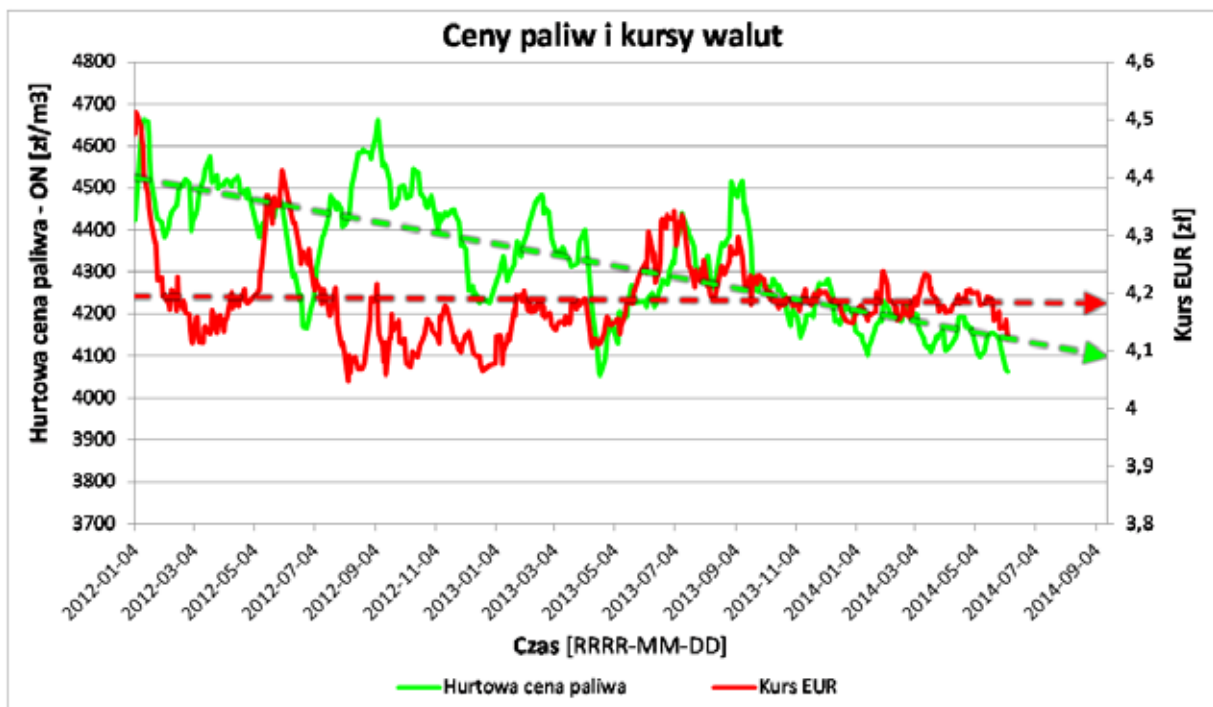
Branża transportowa jest zatem istotnym elementem składowym polskiej gospodarki, ale nie tylko. Jako kraj jesteśmy już od kilku lat największym dostawcą usług transportowych w Europie – to polskie pojazdy i polscy kierowcy przewożą najwięcej ładunków w całej Europie (Niemcy są natomiast największym dostawcą infrastruktury drogowej – to po niemieckich drogach odbywa się najwięcej przewozów). Branża transportowa jest jednak niejednorodna i poddawana, tak corocznie, jak i na przestrzeni lat, znaczącym wahaniom koniunktury. Niejednorodna, bo złożona z dwóch ważnych i bardzo odmiennych grup przedsiębiorstw: dużych, posiadających powyżej 50 pojazdów (stanowiących mniej niż 1% wszystkich firm – wspomnianych wyżej 26 tys.) i dyktujących warunki w zakresie jakości, kompleksowości i nowoczesności świadczonych usług oraz małych, wśród których prawie 90% posiada 5 i mniej pojazdów, dyktujących warunki cenowe. Z kolei obciążenia pracą firm transportowych w Polsce, popyt na ich usługi, waha się w skali roku (sezonowo) na poziomie +/-20% w stosunku do obciążenia średniego. Miesiące przeciętne to zazwyczaj kwiecień i listopad, zaś minima i maksima obciążeń obserwowane są odpowiednio w miesiącach styczeń / luty oraz czerwiec / lipiec / grudzień. Co gorsza, wahania ilości zleczanych firmom transportowym przewozów występują także w skali każdego miesiąca. Zazwyczaj obserwuje się istotny wzrost przewozów w ostatniej, trzeciej dekadzie, czy też ostatnim tygodniu każdego miesiąca, kiedy to „sprzedawcy” realizują „targety”, a „zakupowcy” rabaty. Branża ta podlega także istotnym długofalowym wahaniom koniunktury, objawiającym się przewagą popytu na usługi transportowe nad ich podażą lub odwrotnie. Okresem przewagi popytu nad podażą były lata od 2004/2005 do 2008/2009. Był to okres, kiedy rynek transportowy można było nazwać rynkiem producenta, korzystnym dla dostawców usług przewozowych. Przed i po tym okresie, włącznie z chwilą obecną, obserwowana jest, niestety dla branży transportowej i „stety” dla jej klientów, przewaga podaży usług transportowych nad popytem na nie, a więc rynek konsumenta, na którym to klienci dyktują warunki współpracy.

Czym zatem żyje branża transportowa w Polsce w ostatnim czasie? Wskazać można kilka „gorących” tematów, wśród których, obecne są kwestie stare jak ... transport, tj. ceny paliw, kursy walut, czy wolne pojazdy versus dostępne zlecenia przewozowe

(ładunki), ale także tematy nowe, jak wchodząca właśnie norma emisji spalin EURO 6 i jej wpływ na posiadany i nowy tabor, wizja zmian opłaty MAUT w Niemczech, czy temat z ostatnich tygodni, jakim jest wypłata ryczałtu za noclegi, wg Sądu Najwyższego, należna kierowcom.

## Ceny paliw i kursy walut

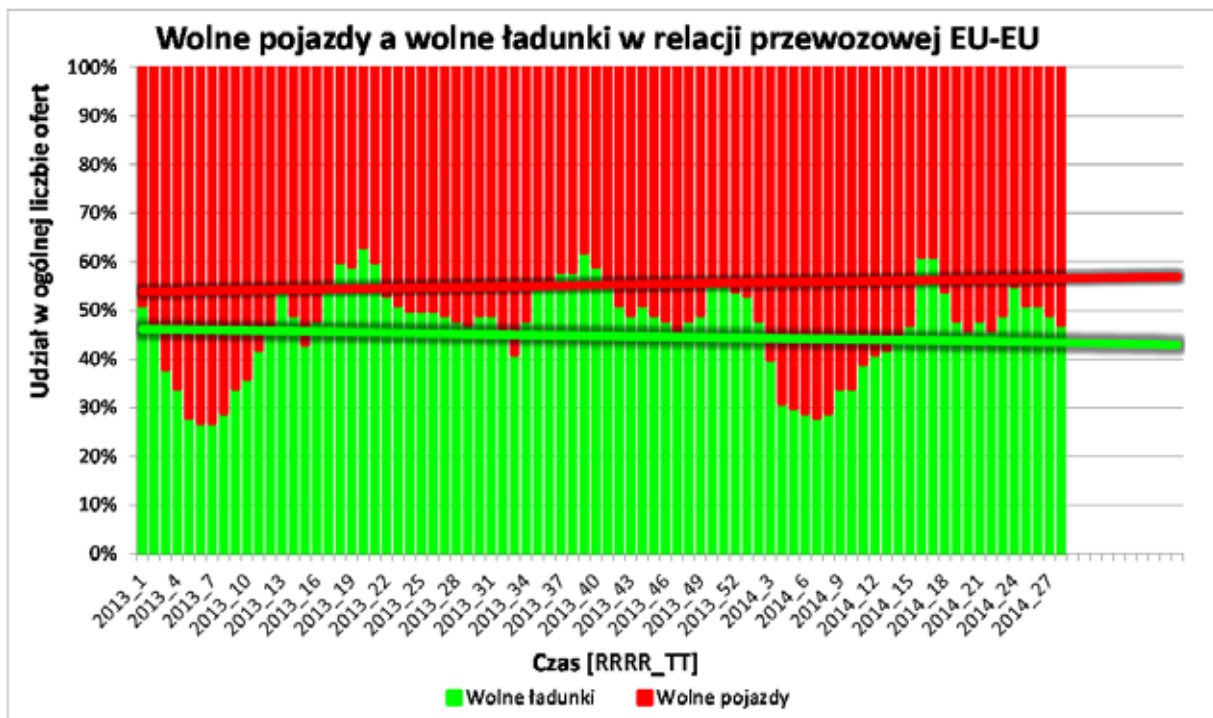
Oba czynniki wydają się sprzyjać firmom transportowym w ostatnim czasie (ostatnich latach). Obserwowany jest wyraźny spadek cen paliwa oraz raczej stabilny kurs EURO w stosunku do złotówki. Chociaż w obu przypadkach duże znaczenie mają nie tylko trendy długoterminowe, ale także, a może przede wszystkim zmiany / wahania krótkoterminowe. W przypadku cen paliw konflikty polityczne na Bliskim Wschodzie, wg wielu ekspertów, mogą w najbliższym czasie spowodować wzrost owych cen (nawet o 5-10%). Z kolei wahania kursu waluty EURO są raz, że w perspektywie przeciętnych okresów płatności za wykonaną usługę transportową (te 30 do 90 dni), generalnie niewielkie, dwa, że obecnie wykazują stanowczo mniejszy poziom niż w latach minionych. Porównując czerwiec 2012, 2013 i 2014 roku wahania kursowe wynosiły odpowiednio  $\pm 1.2\%$ ,  $0.9\%$  i  $0.4\%$  w stosunku do kursy średniego (co odpowiada zmianom kursu o ok. 5, 4 i 2 grosze).



## Wolne pojazdy a wolne ładunki

Koniunktura na rynku transportowym to kluczowy czynnik rozwoju branży transportowej. Obecnie rynek transportowy, jak już wcześniej wspomniano, to rynek konsumenta, to znaczy rynek, na którym występuje przewaga podaży usług

transportowych nad popytem na nie. Jak duża jest ta przewaga, a więc nadwyżka mocy przewozowych nad potrzebami transportowymi? Wg danych pochodzących z Barometru Transportowego TimoCom, liczba ofert wolnych pojazdów do liczby ofert wolnych ładunków w relacjach przewozowych Europa–Europa (transport międzynarodowy, w tym kabotaż), na przestrzeni 2013 i połowy 2014 roku miała się jak 53 do 47%. Wskazuje to nadwyżkę podaży nad popytem rzędu 13%. To dużo! Ale co gorsza, kierunek zmian jest niekorzystny dla branży transportowej. Przewaga ta będzie niestety rosła w najbliższym czasie.



## EURO6

Wprowadzenie nowej, europejskiej normy emisji spalin EURO6 stanowi cały czas swego rodzaju zagadkę. Z jednej strony, nowe pojazdy spełniające normę EURO6 są istotnie (nawet o 10 000 euro) droższe od pojazdów spełniających normę EURO5. Z drugiej zaś, ich zakup, poza względami prestiżowymi, nie daje jak na razie żadnych wymiernych korzyści. Nie przewidziano dotychczas niższej opłaty viaTOLL dla pojazdów spełniających normę EURO6. Jedynie Austria podjęła w tym względzie pewne działania. Polska i kraje ościenne nie. Jeżeli odpowiednie ulgi zostaną wprowadzone, to można szacować, że będzie to oznaczało stawki niższe o maksymalnie 20% w stosunku do opłat przewidzianych dla pojazdów z normą emisji EURO5. Za zakupem pojazdów spełniających normę EURO6 przemawiają zatem jedynie, takie względy ekonomiczne, jak potencjalnie niższe zużycie paliwa oraz dodatku AdBlue. Producenci pojazdów ciężarowych obiecują, że zużycie to w przypadku pojazdów spełniających normę EURO6 będzie niższe odpowiednio o 2-3% w przypadku paliwa oraz o nawet 40% w przypadku AdBlue w porównaniu z pojazdami spełniającymi normę EURO5 (dla których zużycie

AdBlue wynosiło ok. 6% zużywanego paliwa). Ale wszystko to, to tylko obietnice, niezweryfikowane jeszcze w praktyce. Istotną kwestią jest również to, jak zareaguje rynek wtórny pojazdów ciężarowych spełniających normę EURO5? Czy ich ceny w najbliższym czasie drastycznie spadną? Czy wręcz przeciwnie? Powodem spadku cen mogą być zachęty finansowe oraz faktyczna, potwierdzona w praktyce, efektywność eksploatacji pojazdów z normą emisji EURO6. Jednak w 2014 roku nie należy się obawiać spadku cen używanych pojazdów EURO5, popyt na nie obecnie jest bardzo duży.

## **MAUT**

Dwie istotne kwestie dotyczące opłaty MAUT ulegają właśnie zmianie. Jedną z nich jest kwestia możliwości odzyskania pełnej opłaty drogowej MAUT opłaconej przez przewoźników od początku 2010 do połowy 2011 roku. Wszystko zaczęło się od 22 euro. Bo zwrot takiej kwoty zażądał, i decyzją sądu z roku 2012 uzyskał, jeden z niemieckich przewoźników. Skutek, to nawet wielomiliardowe (w euro) sumy nienależnie naliczonej opłaty MAUT, które trafić mogą z powrotem do kieszeni przewoźników. Mogą, gdyż obserwując lawinowy napływ roszczeń o zwrot owych pieniędzy, jak pokerzysta z rękawa, Niemiecki rząd dnia 31.07.2013 roku wyciągnął ustawę regulującą w sposób prawidłowy wysokość opłat naliczanych od ... tak, tak, od 2003 roku (a to właśnie nieprawidłowości we wcześniej obowiązującej ustawie, były podstawą korzystnego dla w/w przewoźnika wyroku w sprawie owych 22 euro). I jakkolwiek uchwalona dnia 31.07.2013 roku ustawa zostanie prawdopodobnie zmieniona, to całość rozbija się o 3-letni okres przedawnienia, jaki dotyczy tego typu spraw. Co oznacza, że przewoźnicy swoje roszczenia w kwestii nieprawnie pobranego MAUT musieli wnieść do końca 2013 roku, odnośnie opłat z 2010 i odpowiednio do końca roku 2014, odnośnie płać z 2011 roku. Co zatem może zrobić przewoźnik? Jak radzi, na swojej stronie WWW, Kancelaria Prawna Iuridica, drogi są dwie:

*„1. (wariant najbezpieczniejszy) – złożenie pozwu o zapłatę, co niestety wiąże się z opłatami sądowymi i kosztami zastępstwa,  
2. (wariant nieco bardziej ryzykowny, albowiem nie gwarantuje w 100% przerwania przedawnienia) – złożenie pisma do BAG o wstrzymanie biegu przedawnienia roszczeń o zwrot MAUT. W tym przypadku pobierana jest niska opłata wstępna oraz prowizja od efektu.”*

To jednak nie wszystko w kwestii MAUT. Jak w ostatnich tygodniach poinformował niemiecki minister transportu Aleksander Dobrindt od 1 października 2015 roku obowiązkiem opłat (LKW-MAUT) zostaną objęte pojazdy o DMC powyżej 7,5 t DMC (dotychczas dotyczyło to pojazdów powyżej 12 t i stąd obecna na rynku, od wielu lat, oferta pojazdów spełniających ów warunek, pojazdów potocznie zwanych „mautkillerami”). Ale i to nie koniec. Już od 1 lipca 2015 roku, zwiększy się także długość dróg objętych opłatą MAUT (obecnie jest to ok. 12 000 km) o ok. 1 000 km. I wreszcie w kolejnych latach (1 stycznia 2016) opłatą MAUT objęte zostaną także samochody osobowe (PKW-MAUT), ale tylko te zarejestrowane poza Niemcami oraz (1 lipca 2018)

opłatami objęte zostaną wszystkie niemieckie drogi krajowe o łącznej długości ok. 40 000 km.

## **Ryczałty za noclegi**

A u nas, to samo, tylko na odwrót. O ile w kwestii zwrotu nienależnie pobranej opłaty MAUT, to niemiecki rząd blokuje roszczenia przewoźników, o tyle to polscy przewoźnicy blokują roszczenia polskich kierowców, a może polskiego sądu w kwestii zaległych ryczałtów za noclegi w kabinach sypialnych (jak są one formalnie określane przez producentów pojazdów i nieformalnie przez samych kierowców), zamiast w ... hotelach (sprawa dotyczy przewozów międzynarodowych).

Wg firmy DAF, w najnowszym modelu ciągnika siodłowego XF Euro 6:

*„... długość materaca wynosi 2,20 m a grubość 16 cm. W grubym materacu ze sprężynami w osłonach znajduje się prawie 900 sprężyn ze stali nierdzewnej, podzielonych na trzy strefy komfortu. Szerokość pośrodku wynosi 80 cm ...”*

Dla porównania, wg polskiego prawa, rozporządzenie ówczesnego Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2004 r. w sprawie obiektów hotelarskich (tekst jednolity Dz.U. z 2006 r. Nr 22 poz. 169, zm. Dz.U. z 2011 r. Nr 259 poz. 1553), łóżka jednoosobowe, niezależnie od kategorii hotelu (liczby gwiazdek), powinny mieć wymiary min. 90 x 200 cm. Podobnie jest w innych krajach europejskich. Np. w Niemczech, zgodnie z wytycznymi niemieckiego zrzeszenia hotelarzy i restauratorów – DEHOGA (Deutsche Hotel- und Gaststättenverband), by hotel uzyskał jakąkolwiek liczbę gwiazdek, wymiary łóżka jednoosobowego muszą wynosić minimum 90 x 190 cm, a jedynie w hotelach 4 i 5-gwiazdkowych muszą być dłuższe (200 cm).

Tymczasem uchwałą Sądu Najwyższego – SN, z dnia 12 czerwca 2014 r. kierowcom należy się wypłata zaległych świadczeń rekompensujących „niewygody” nocowania w kabinie, ale jedynie „pracownikowi (kierowcy) zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej”! Co więcej, w uchwale nie pada słowo „ryczałt”!!! Czy zatem wiele hałasu o nic? Szacunki tego, o jakich pieniądzach mowa są bardzo różne. Mówi się o kwotach z przedziału 1.5 do 2.5 mld zł, czyli jakieś 60 do 100% rocznych zysków całej branży transportowej. Nie ma więc o czym mówić – takiej kwoty nikt nie będzie w stanie wypłacić. I świadomi są tego także kierowcy. Uzasadnienie decyzji sądu, na które wszyscy czekają, prawdopodobnie na tyle dokładnie sprecyzuje komu i za co (np. jak to uczyniły już Belgia i Francja wskazując, że sprawa dotyczy jedynie regularnego odpoczynku tygodniowego) ryczałt się należy, że koszty jakie poniesie branża transportowa będą ułamkiem w/w kwot. Ale będą.

**Adam Redmer**  
**Zakład Systemów Transportowych**  
**Politechnika Poznańska**

**Paweł Trębicki – Dyrektor Generalny, Raben Transport Sp. z o.o.**

Jednym z najistotniejszych trendów jest stała presja na obniżanie zużycia paliwa (którego koszty stanowią od 30 do 50% kosztów transportu) oraz niską emisję CO<sub>2</sub>. To efekt zwiększonej świadomości i troski o środowisko. Kolejne zagadnienie stanowią opłaty drogowe. Obecnie to nawet 10% całkowitych kosztów w branży. Do 2030 roku spodziewana jest zwyżka opłat za wjazd do centrów miast, co spowoduje ich wzrost do ok. 15-25% całkowitych kosztów transportu. Wg Instytutu Transportu Samochodowego od 2009 roku koszt 1 km w ruchu międzynarodowym dla polskich przewoźników wzrósł o 73% do poziomu 3,67 zł, w tym paliwa o 65%, wynagrodzenia kierowców z dietami o 95%, a opłaty drogowej o ponad 500%. Inny z trendów wymusza na operatorach flot pełną transparentność pojazdów, ruchu, tras i kierowców. Śledzenie pozycji ciężarówki, monitorowanie i zarządzanie czasem pracy kierowcy, stanem paliwa w baku oraz korygowanie w czasie rzeczywistym tras pojazdów ma zredukować puste przebiegi i poprawić planowanie. Eksperci szacują, że włączenie samochodów ciężarowych do systemu komunikacyjnego typu car-to-car, bieżąco monitorującego i przekazującego dane dotyczące ruchu na drogach, ich stanu oraz ewentualnych zagrożeń, umożliwi zmniejszenie zużycia paliwa o przynajmniej 10%. Zgodnie z raportem Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego wzrośnie trend posiadania większych flot. Obecnie ok. 70% ciężarówek jest obsługiwana przez 11% flot w Europie.

**Mariusz Miąsko – Prezes, Kancelaria Prawna Viggen sp.j.**

W kwestii ryczałtów za noclegi, Sąd Najwyższy, z jednej strony orzekł, iż kierowcom należny jest ryczałt, jeśli pracodawca nie zagwarantował miejsca do noclegu w hotelu, a z drugiej strony Sędziowie zauważyli, iż kierowcom ryczałt należny jest jako „zwrot kosztów noclegu”. Określenie odnoszące się do „zwrotu kosztów”, a więc kosztów, które wcześniej musiałyby być przez kierowcę poniesione, stanowi kluczowy aspekt uchwały. A uchwałę SN warunkującą wypłatę ryczałtu za nocleg poniesieniem kosztu przez kierowcę, należy uznać za korzystną dla ... pracodawców, wbrew powszechnie panującej opinii. Brak jednak pewności, czy sądy pracy będą dostrzegać zależność wyrażoną w uchwale SN, iż ryczałt należny jest pracownikom jako: „zwrot kosztów noclegu”. Roszczenia z tytułu ryczałtów za noclegi nie są jedynym zagrożeniem. Dużo bardziej niebezpieczne mogą się okazać roszczenia z tytułu godzin nadliczbowych i dyżurów, naliczanych i wypłacanych w nieumiejętny i nieprofesjonalny sposób.