

Brak kierowców ciężarówek problemem dla niemieckiego przemysłu

Konrad Popławski

19 lipca Niemiecki Związek Przemysłu (BDI) i Zrzeszenie Niemieckich Pracodawców (BDA) we wspólnym oświadczeniu podkreśliły, że brak kierowców ciężarówek w Niemczech jest czynnikiem zwiększającym presję na wzrost płac, spowalnia rozwój branży dostawców i stanowi wyzwanie logistyczne dla wielkich koncernów. Niedobór kierowców ciężarówek sięgnął już 45 tys. wakatów. Tyle samo kierowców rocznie przechodzi na emeryturę, podczas gdy dopływ nowych pracowników utrzymuje się na poziomie 16 tys. W Niemczech pracuje 1,5 mln kierowców ciężarówek, jednak 2/3 z nich jest w wieku powyżej 45 lat. Przedstawiciele niemieckiej gospodarki (BDI, BDA, DSLV) są mimo to przeciwni dalszemu ograniczaniu kabotażu w UE poprzez takie regulacje, jak płaca minimalna, zaostrzenie przepisów socjalnych i wprowadzenie restrykcji w ramach Pakietu Mobilności. Zwracają również uwagę, że części planowanych przepisów nie da się wprowadzić: np. mimo zaostrzenia regulacji dotyczących wypoczynku do dyspozycji 50 tys. zagranicznych kierowców ciężarówek w RFN jest tylko 11 tys. łóżek w obiektach dysponujących odpowiednimi parkingami.

Komentarz

- Niemieccy politycy pod wpływem lobbingu branży firm przewozowych wprowadzali w ostatnich latach utrudnienia dla funkcjonowania ich konkurentów zagranicznych. W 2012 roku RFN wsparła zaostrzenie w UE przepisów dotyczących odpoczynku dla kierowców. Trzy lata później w Niemczech przyjęto ustawę o płacy minimalnej i objęto nią także kierowców ciężarówek. Oznaczało to konieczność wypłacania kierowcom firm zagranicznych płacy minimalnej przez okres ich przebywania na terytorium Niemiec, nawet jeśli przewozili towary tranzytem. Ponadto firmy zostały zobowiązane do przedkładania dokumentów poświadczających przestrzeganie ustawy o płacy minimalnej w urzędach celnych RFN w języku niemieckim pod karą nawet pół miliona euro. Mimo że KE prowadziła w tej sprawie postępowanie o naruszenie swobody przepływu usług w UE, to wciąż nie zdecydowała się na ostateczne rozstrzygnięcie tej kwestii. Na poziomie UE trwają obecnie zaawansowane prace nad wdrożeniem Pakietu Mobilności, który poprzez zwiększenie kosztów administracyjnych i socjalnych może znacząco ograniczyć konkurencyjność firm z Europy Środkowej.
- Skupienie się niemieckich polityków na obronie interesów firm przewozowych uderza w interesy innych sektorów przemysłu. Podczas gdy firmy przewozowe wciąż poszukują

możliwości ograniczenia poprzez rozwiązania prawne konkurencji ze strony przewoźników z Europy Środkowej, największe koncerny są zainteresowane efektywnością dostaw, co jest warunkiem zachowania przez nie konkurencyjności międzynarodowej. Według Federalnego Urzędu Przewozu Dóbr już 42,6% przewozów jest realizowanych przez firmy zagraniczne (w 2007 roku – 34,2%). Przedsiębiorstwa polskie świadczą 38% przewozów realizowanych przez kierowców zagranicznych (10% – firmy czeskie, 8% – rumuńskie, 7% – holenderskie, 5% – węgierskie).