

RAPORT: DELEGOWANIE PRACOWNIKÓW W TRANSPORCIE - OPINIE I OBAWY EUROPEJSKICH PRZEDSIĘBIORCÓW

Wzrost cen usług transportowych, więcej biurokracji i brak korzyści - tego firmy z krajów UE spodziewają się po zmianach w dyrektywie o delegowaniu



SPIS TREŚCI

RESUME RAPORTU	3
WPROWADZENIE	4
WYNIKI BADANIA PRZEDSIĘBIORCÓW	5
1. Wiedza i opinie przedsiębiorców o delegowaniu pracowników	5
2. Wpływ zmian w delegowaniu na prowadzenie działalności transportowej	9
3. Ocena współpracy zachodnich załadowców ze wschodnimi przewoźnikami	15
METODOLOGIA BADANIA	18
KONTAKT	21

RESUME RAPORTU

Raport ten jest pierwszym i jak na razie jedynym opracowaniem, które prezentuje opinie ponad 1700 przedsiębiorców z Unii Europejskiej na temat skutków, jakie mogą wywołać zmiany w prawie wspólnotowym dotyczące delegowania pracowników w sektorze transportu. Co istotne analiza ta obejmuje nie tylko firmy bezpośrednio związane z szeroko pojętą branżą transportu i logistyki, ale także poważną grupę producentów i przedsiębiorców zajmujących się handlem, których działalność jest w dużej mierze zależna od sektora TSL. Właśnie ta druga grupa, choć nie będzie bezpośrednio dotknięta zmianami w przepisach o delegowaniu pracowników, odczuje je w sposób bardzo wyraźny, bo w wymiarze finansowym. A to z kolei przełoży się na ceny towarów i produktów dla konsumentów w całej Unii.

Najważniejsze wnioski płynące z badania przeprowadzonego dla Trans.INFO

1. 91 proc. spedytorów oraz połowa producentów i firm handlowych (tzw. załadowców) z krajów zachodnich UE często lub bardzo często korzysta z usług przewoźników z krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Skłania ich do tego przede wszystkim jakość usług (w przypadku załadowców) oraz nowoczesna flota (w przypadku spedytorów). Co więcej obie grupy zachodnich przedsiębiorców są w większości zadowolone z usług przewoźników z krajów nowej Unii i nie chcą z nich rezygnować.
2. 84 proc. firm transportowych i logistycznych z krajów nowej Unii przewiduje, że nowe przepisy dotyczące delegowania nałożą na nie dodatkowe obciążenia administracyjne - o skali nieporównywalnej z dotychczas wymaganymi. Większa biurokracja w konsekwencji doprowadzi do wzrostu kosztów prowadzenia działalności lub skłoni część przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej do wycofania się z rynków zachodnich. Taki scenariusz nie leży w interesie producentów i firm handlowych, które rywalizują o europejskich konsumentów przede wszystkim cenami.
3. Zdecydowana większość producentów i handlowców z krajów zachodnich Wspólnoty (ponad 88 proc.) spodziewa się, że zmiany w przepisach o delegowaniu pracowników transportu wywołają podwyżki usług przewozowych. Tak samo ocenia skutki zmian legislacyjnych ta grupa przedsiębiorców ze wschodnich krajów UE (86 proc.).

Zmiany w prawie obowiązującym w Unii Europejskiej, które będą dotyczyć pracowników delegowanych, mogą wywołać poważne konsekwencje gospodarcze i ekonomiczne dla całej Wspólnoty. Nowe przepisy dotyczyć będą także sektora transportu drogowego. Firmy z tej branży oraz współpracujący z nimi przedsiębiorcy z krajów starej UE uważają, że skutkiem nowych regulacji będą wzrosty cen usług transportowych.

Transport, który stanowi krwioobieg gospodarki, jest obecnie bardzo ważny dla producentów i firm handlowych działających w całej Unii Europejskiej. Dostawa surowców do produkcji, transport komponentów od kooperantów i wreszcie dostarczanie gotowych produktów do magazynów, hurtowni i sklepów - to podstawowe zadania, jakie spoczywają na przedsiębiorcach świadczących wszelakie usługi transportowe. Wszystkie zmiany zasad, które mają wpływ na warunki prowadzenia przewozów drogowych, siłą rzeczy rzutują także na inne branże, które bez wsparcia przewoźników nie mogą się obyć. Rzecz jasna w konsekwencji ewentualne wyższe koszty związane ze zmianami w regulacjach, ponoszone przez firmy zaangażowane produkcję, a następnie w transport i dystrybucję produktów, odbijają się na cenach dla konsumentów.

Jak tłumaczą organy UE, celem zmian w dyrektywie jest ułatwienie świadczenia usług przy jednoczesnym zapewnieniu uczciwej konkurencji i poszanowania praw pracowników zatrudnionych w jednym państwie członkowskim, a wysłanych do pracy tymczasowo do innego kraju. Dla przedsiębiorcy wysyłającego pracownika delegowanego do innego kraju będzie to oznaczało wypłacanie mu wynagrodzenia na takich zasadach, na jakich otrzymują wynagrodzenie pracownicy miejscowi. Oznacza to także, że pracodawca delegujący pracownika będzie musiał płacić mu nie tylko stawkę minimalną obowiązującą w danym kraju, ale także identyczne dodatki, jakie otrzymują miejscowi. To z kolei wiąże się z różnymi obowiązkami administracyjnymi, które wynikają z różnic w przepisach dotyczących wynagrodzeń i ubezpieczeń społecznych czy układach zbiorowych obowiązujących w poszczególnych krajach Wspólnoty.

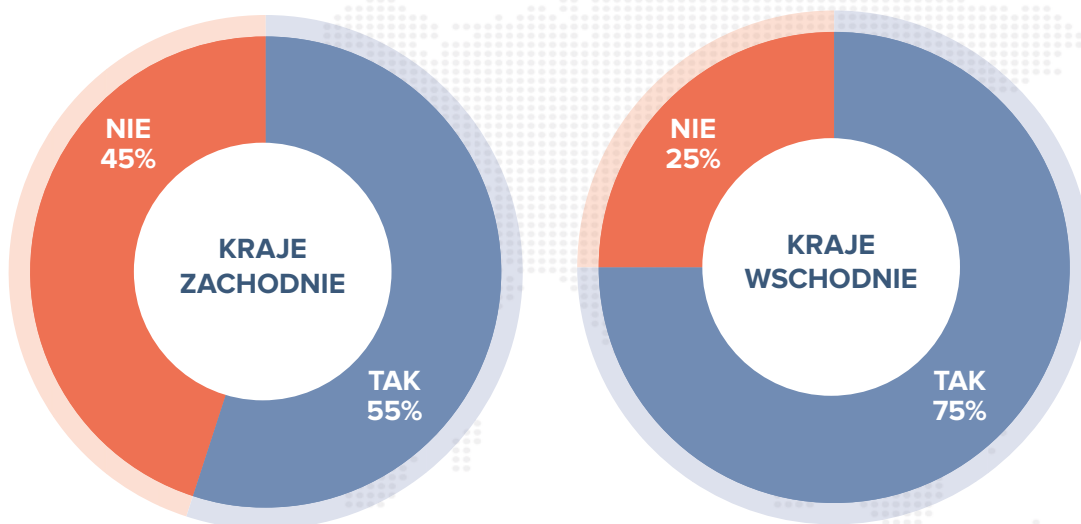
WYNIKI BADANIA PRZEDSIĘBIORCÓW

WIEDZA I OPINIE PRZEDSIĘBIORCÓW O DELEGOWANIU PRACOWNIKÓW

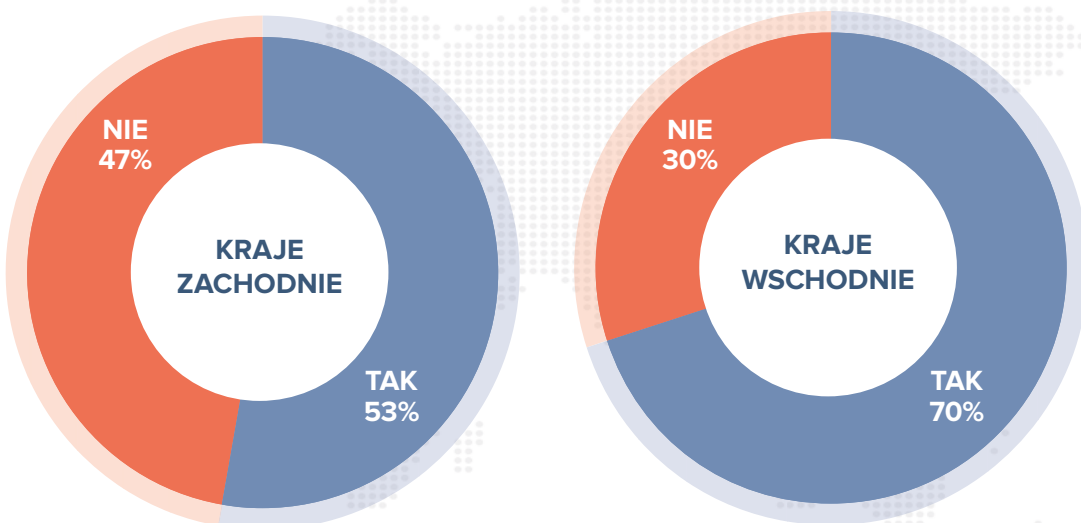
Czy słyszałeś o planowanych przez UE zmianach?

Zmiany w przepisach dotyczących delegowania pracowników to temat, który dotarł w większej mierze do przedsiębiorców ze wschodu UE, czyli krajów, które mają krótszy staż we Wspólnocie. Największy odsetek przedsiębiorców (trzy czwarte), którzy mieli styczność z tym zagadnieniem to grupa firm związana w jakikolwiek sposób z transportem ze wschodniej części UE. Niewiele mniejsza jest grupa załadowców ze wschodu. Natomiast wśród ich odpowiedników z krajów starej Unii, o planowanych zmianach słyszała nieco ponad połowa

PRZEWOŹNICY, SPEDYTORZY, LOGISTYCY



ZAŁADOWCY - PRODUCENCI, FIRMY HANDLOWE

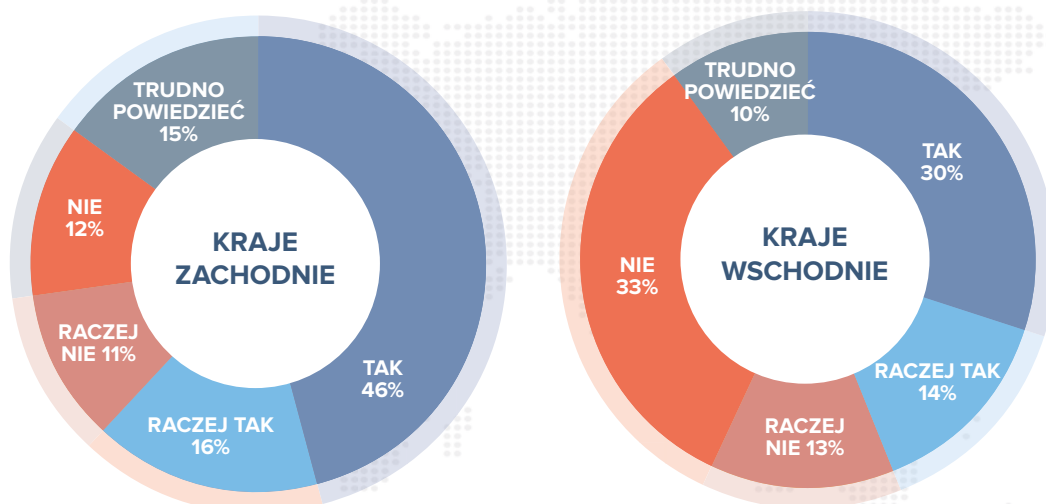


Czy taka dyrektywa powinna zostać wprowadzona?

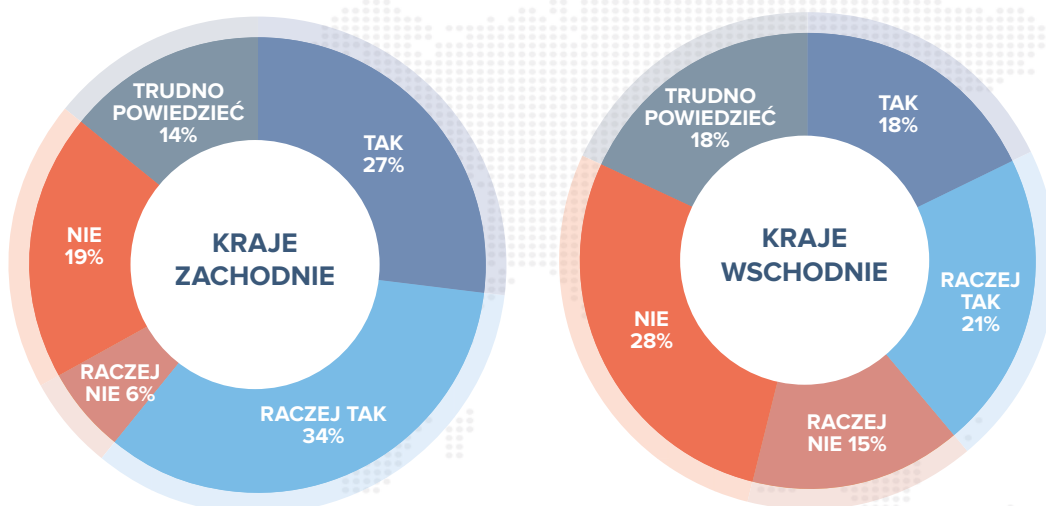
Przy tak postawionym pytaniu zarysowuje się dość wyraźnie różnica w podejściu między uczestnikami badania ze wschodu i zachodu Wspólnoty. Za wprowadzeniem zmian w przepisach o delegowaniu opowiedziało się łącznie 62 proc. przewoźników, spedytorów i logistyków z zachodu (wskazania na „tak” i „raczej tak”), oraz 61 proc. załadowców z tego regionu.

W grupie ankietowanych ze wschodniej części UE opinie są bardziej podzielone. Wśród firm związanych z transportem, odsetek zwolenników wprowadzenia zmian (44 proc. - wskazania na „tak” i „raczej tak”) jest prawie tak samo duży jak przeciwników (46 proc. - wskazania na „nie” i „raczej nie”). Podobnie rzecz się ma z załadowcami ze wschodu - przeciwnicy (w sumie 43 proc.) mają tylko nieco większą przewagę nad zwolennikami (w sumie 39 proc.).

PRZEWOŹNICY, SPEDYTORZY, LOGISTYCY



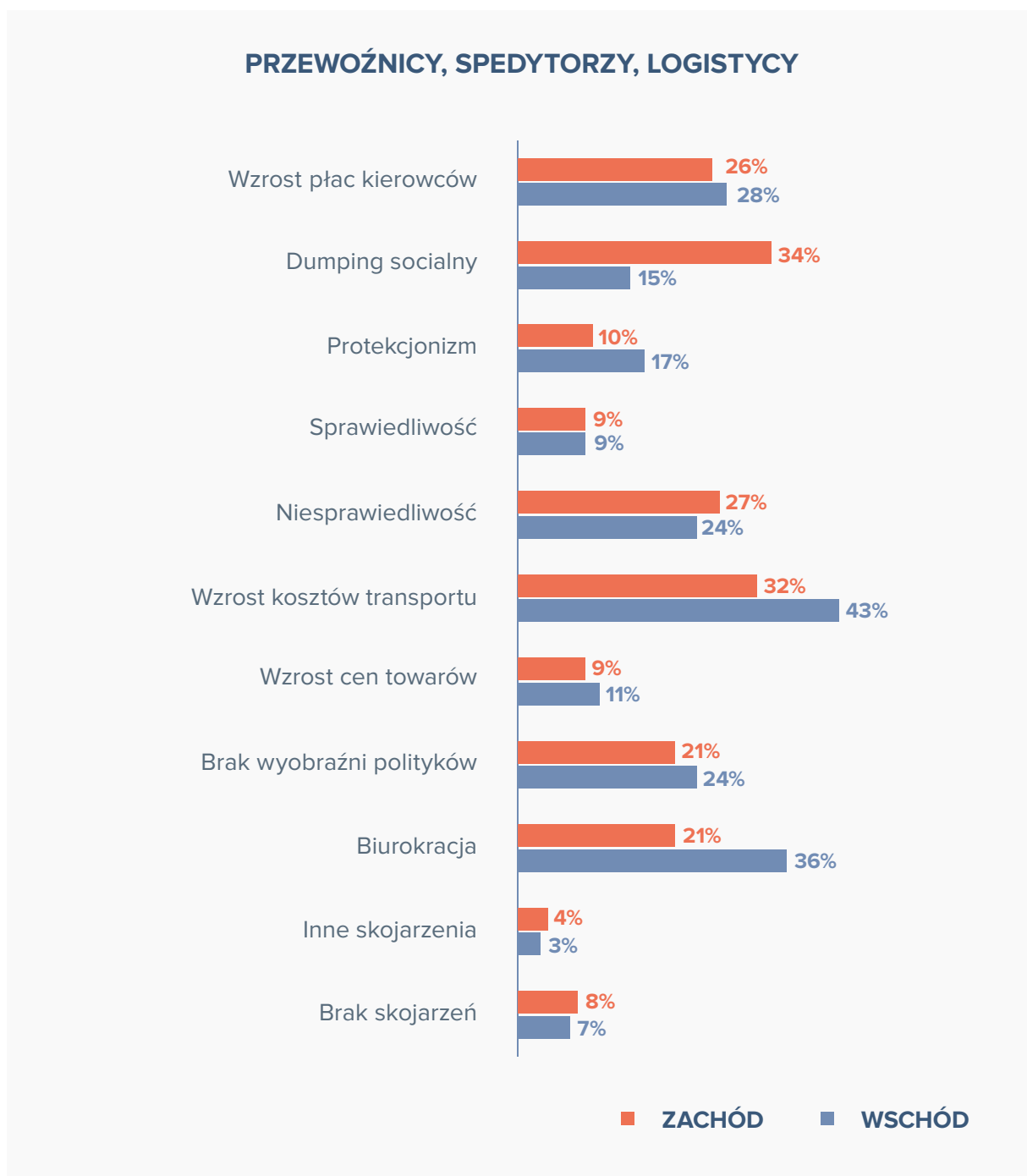
ZAŁADOWCY - PRODUCENCI, FIRMY HANDLOWE



Z czym kojarzy się pojęcie „pracowników delegowanych”?

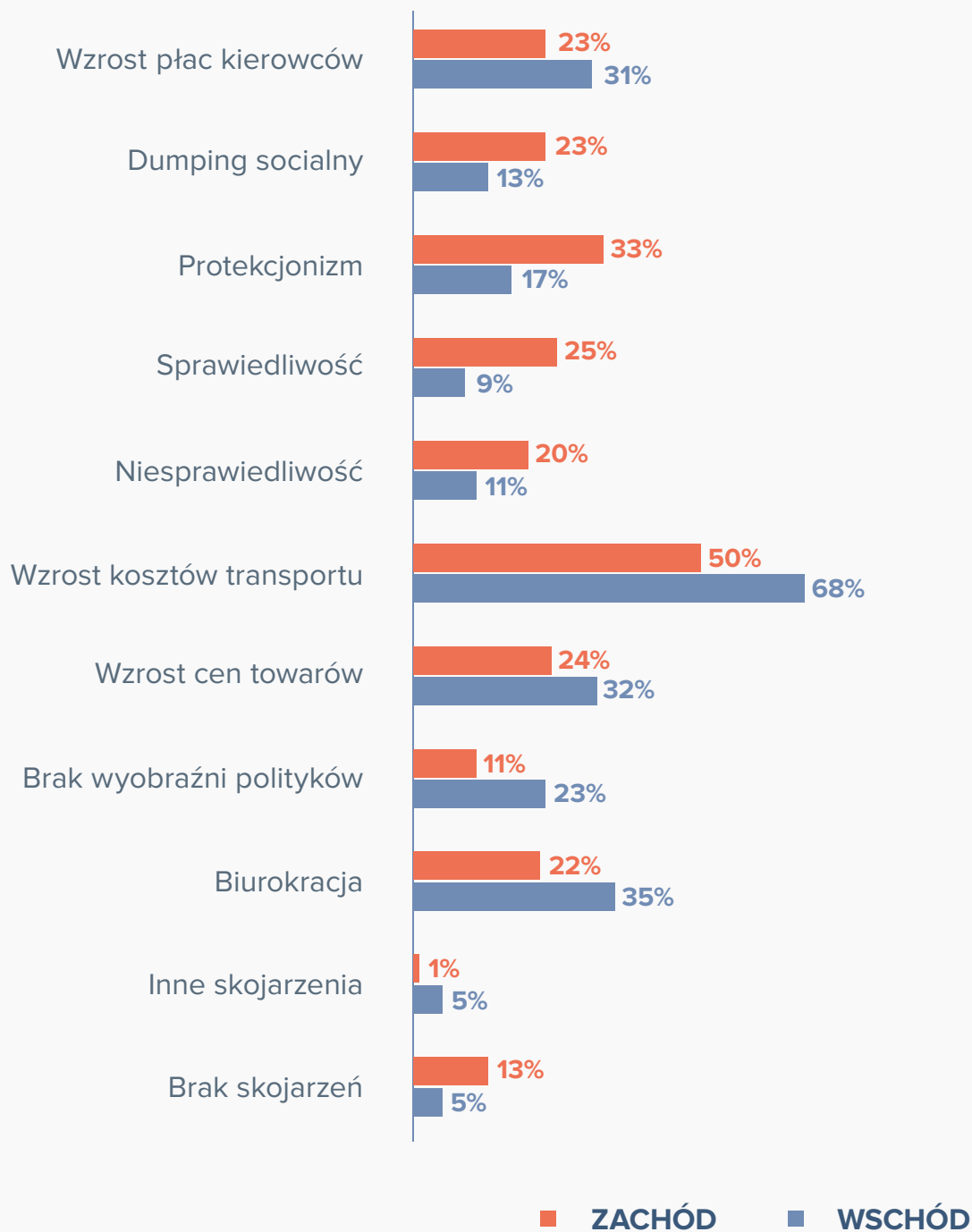
Reprezentanci sektora transportowego jak i załadowcy ze wschodu wskazywali najczęściej dwa skojarzenia: „wzrost kosztów transportu” (odpowiednio 43 proc. i 68 proc.) oraz „biurokrację” (36 proc. i 35 proc.). Dopiero na trzecim miejscu pod względem liczby wskazań przewoźników, spedytorów i logistyków, znalazł się „wzrost płac kierowców” (28 proc.), czyli jeden z kluczowych elementów w kontekście zmian w dyrektywie o delegowaniu. Natomiast załadowcy podali „wzrost cen towarów” (32 proc.).

Głosy przedstawicieli z zachodu układały się inaczej, co wskazuje na trochę inne spojrzenie na zjawisko delegowania. Pierwszym skojarzeniem dla zachodnich przedsiębiorców z sektora transportu był „dumping socjalny” (34 proc.). Niewiele mniej ankietowanych wskazało „wzrost kosztów transportu” (32 proc.). Wyniki te wskazują, że świadomość istniejącego problemu jest niemal równa z obawami przed konsekwencjami zaproponowanego rozwiązania. Dopiero na trzecim miejscu respondenci wskazali „niesprawiedliwość” (27 proc.). - też inne skojarzenie niż na wschodzie.



Z kolei największy odsetek zachodnich załadowców był akurat zgodny z kolegami ze wschodu i wskazał na „wzrost kosztów transportu” (50 proc.). Jako drugie skojarzenie producenci i handlowcy z krajów starej Unii wskazali natomiast „protekcjonizm” (33 proc.), co wskazuje, że sami są świadomi skutków zmian w prawie, a dopiero trzecie - „sprawiedliwość” (25 proc.).

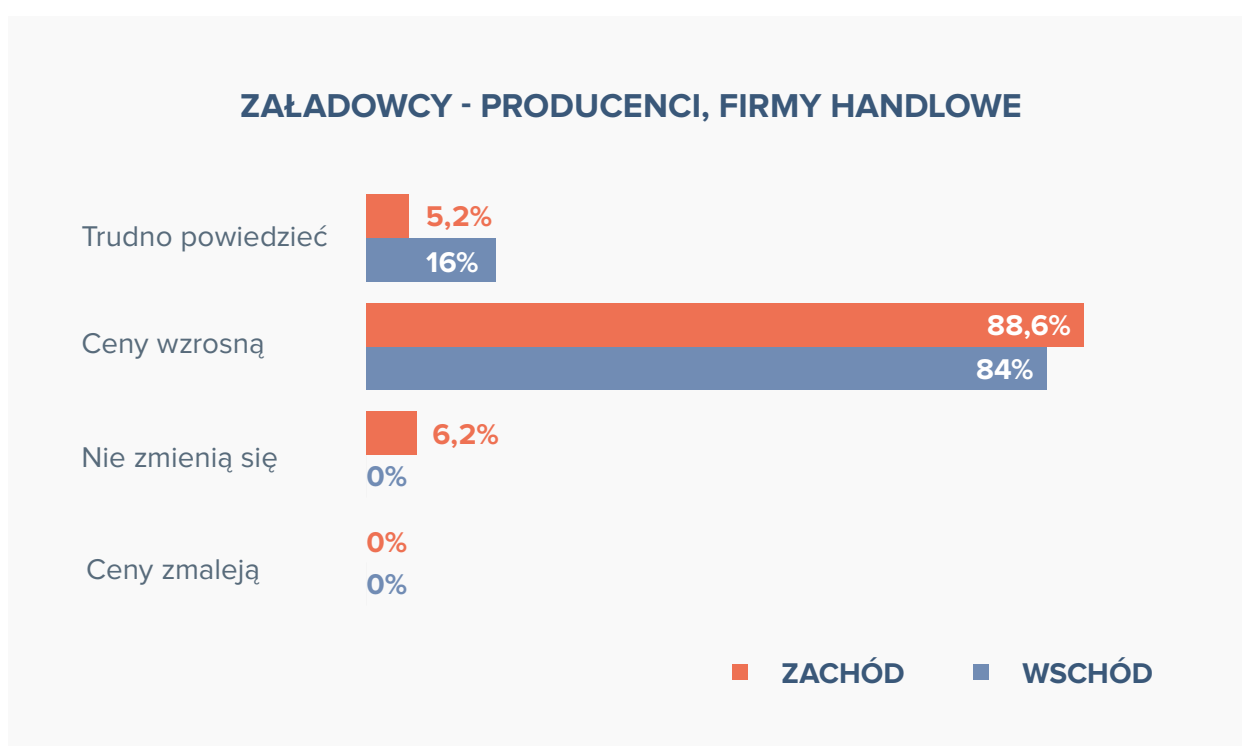
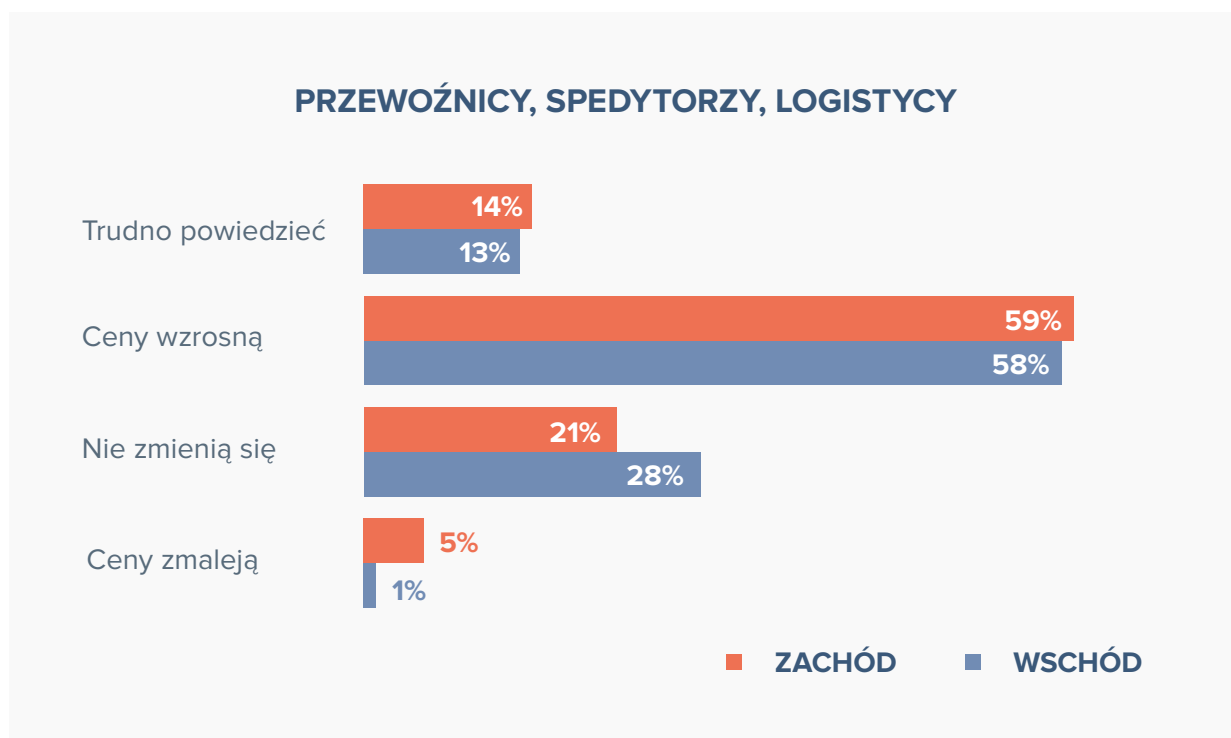
ZAŁADOWCY - PRODUCENCI, FIRMY HANDLOWE



WPŁYW ZMIAN W DELEGOWANIU NA PROWADZENIE DZIAŁALNOŚCI

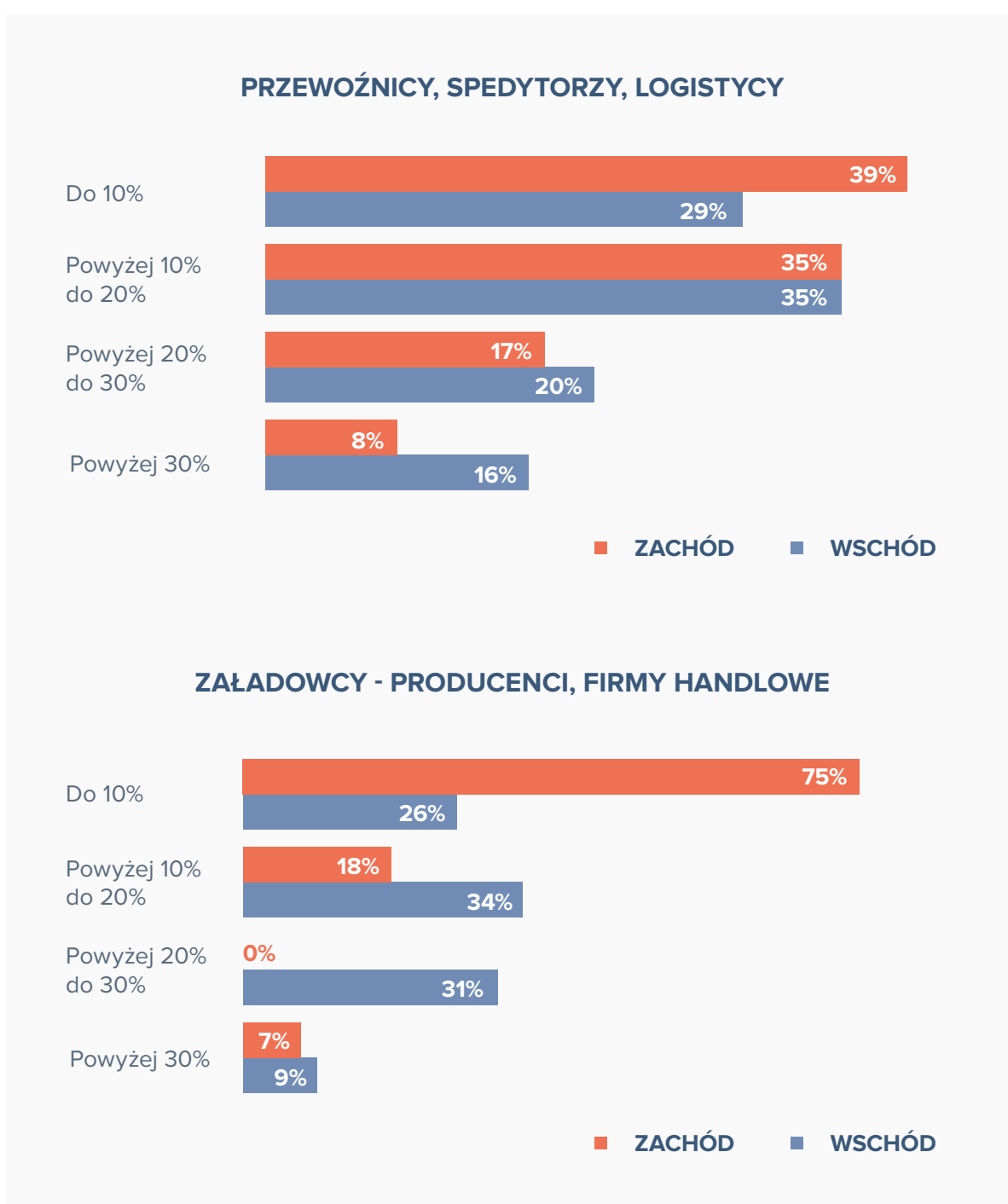
Jak dyrektywa wpłynie na ceny usług transportowych?

Dość zgodni są za to uczestnicy badania w kwestii oceny wpływu zmian przepisów o delegowaniu na stawki usług przewozowych. O tym, że ceny wzrosną są przekonani niemal w takim samym stopniu przewoźnicy, spedytorzy i logistycy z zachodu (59 proc.) i wschodu (58 proc.) Unii. Co ciekawe zdecydowana większość ich klientów, czyli załadowców ze starej i nowej Unii także spodziewa się wyższych cen (odpowiednio 88,6 proc. i 84 proc.). Znamienne jest to, że w tych dwóch grupach załadowców nikt nie liczy na obniżenie cen.



O ile zdrożeje transport po wprowadzeniu dyrektywy?

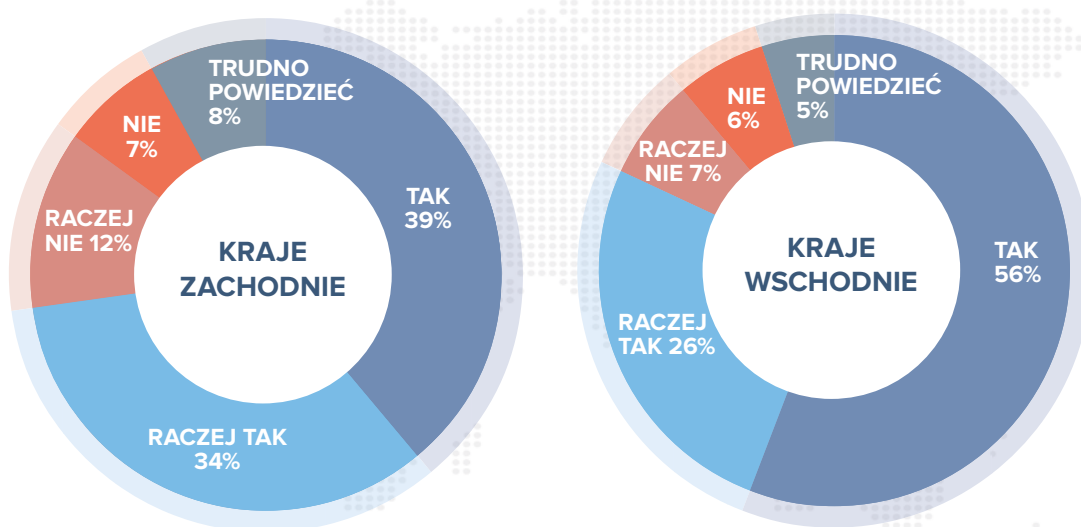
Dość spore zróżnicowanie widać za to w prognozach tego, o ile droższy będzie transport po wdrożeniu nowych regulacji. Największa grupa przewoźników, spedytorów i logistyków z zachodu (39 proc.), wskazuje na podwyżki do 10 proc. Najwięcej ich kolegów ze wschodu (35 proc.) liczy z kolei, że będzie to od 10 do 20 proc. Podobnie układa się statystyka po stronie załadowców, choć w tej grupie wyniki nie są aż tak zrównoważone. Aż trzy czwarte załadowców z zachodu (75 proc.), liczy, że transport zdrożeje do 10 proc. Większość wschodnich producentów i firm handlowych (34 proc.) spodziewa się wzrostu od 10 do 20 proc. Zauważyć jednak trzeba, że na drugim co do wielkości w tej grupie miejscu (31 proc.) są ci, którzy liczą się z jeszcze większym wzrostem - od 20 do 30 proc.



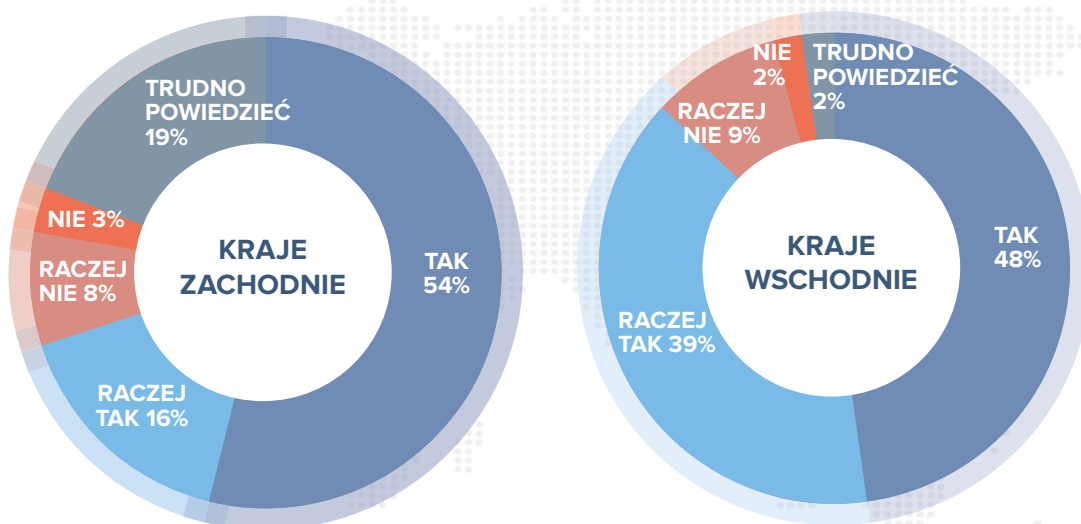
Czy zmiany wynikające z dyrektywy dotkną bezpośrednio Twoją firmę?

Tego, że zmiany w unijnym prawie odbiją się na prowadzeniu biznesu spodziewa się większość uczestników badania. W przypadku respondentów z krajów nowej Unii odsetek jest jednak wyższy i wynosi 82 proc. dla firm z sektora transportowego, oraz 87 proc. dla załadowców. Wśród zachodnich przewoźników, spedytorów i logistyków takie zdanie wyraziło 73 proc., natomiast w grupie załadowców - 70 proc.

PRZEWOŹNICY, SPEDYTORZY, LOGISTYCY



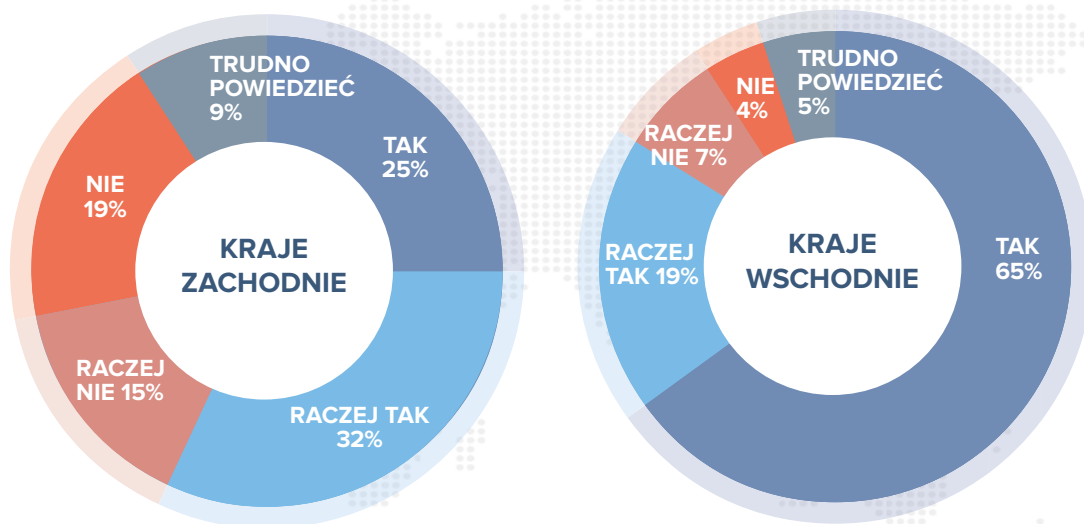
ZAŁADOWCY - PRODUCENCI, FIRMY HANDLOWE



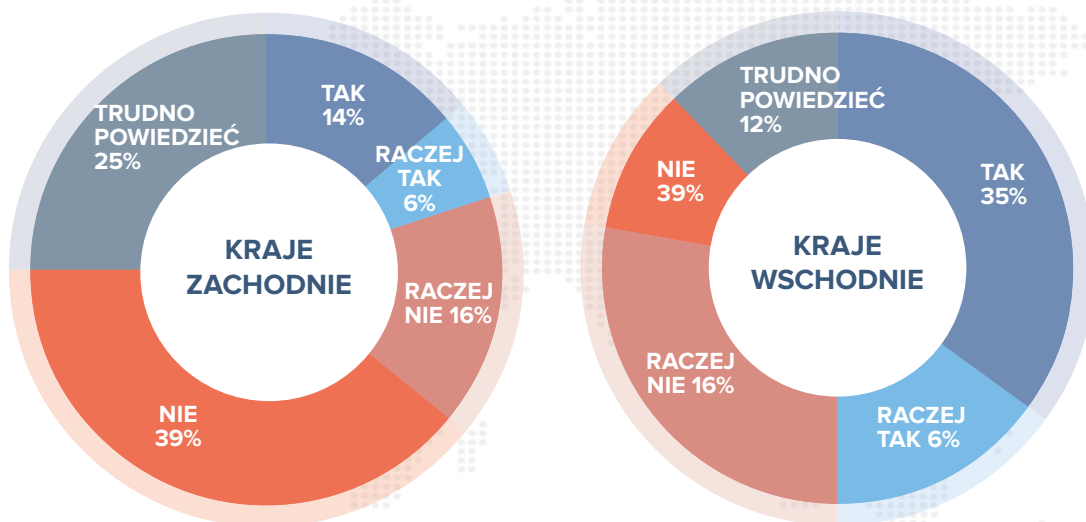
Czy nowe przepisy będą oznaczały wzrost obciążeń administracyjno-biurokratycznych w Twojej firmie?

Widać też wyraźnie, że trudności wynikających z dostosowania się do nowych przepisów obawiają się bardziej przedsiębiorcy ze wschodu. Wśród przewoźników, spedytorów i logistyków ze wzrostem obciążeń administracyjnych liczy się 84 proc. (suma wskazań „tak” i „raczej tak”), natomiast wśród załadowców - połowa (suma wskazań „tak” i „raczej tak”). Zachód jest bardziej optymistyczny w tym względzie, choć tamtejszy sektor transportowy też widzi w tym obciążenie - 57 proc. ankietowanych (suma wskazań „tak” i „raczej tak”). Za to ponad połowa producentów i firm handlowych z zachodu uważa, że nowe regulacje nie zwiększą dla nich obciążeń administracyjnych (55 proc. wskazań „nie” i „raczej nie”). Jest to jasne, ponieważ ich zmiany w prawie raczej nie dotkną.

PRZEWOŹNICY, SPEDYTORZY, LOGISTYCY



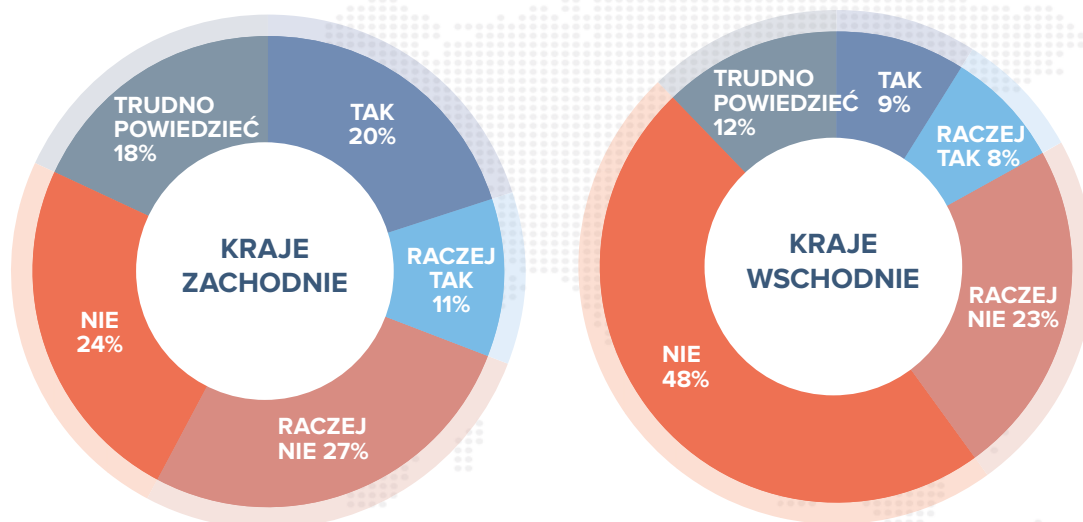
ZAŁADOWCY - PRODUCENCI, FIRMY HANDLOWE



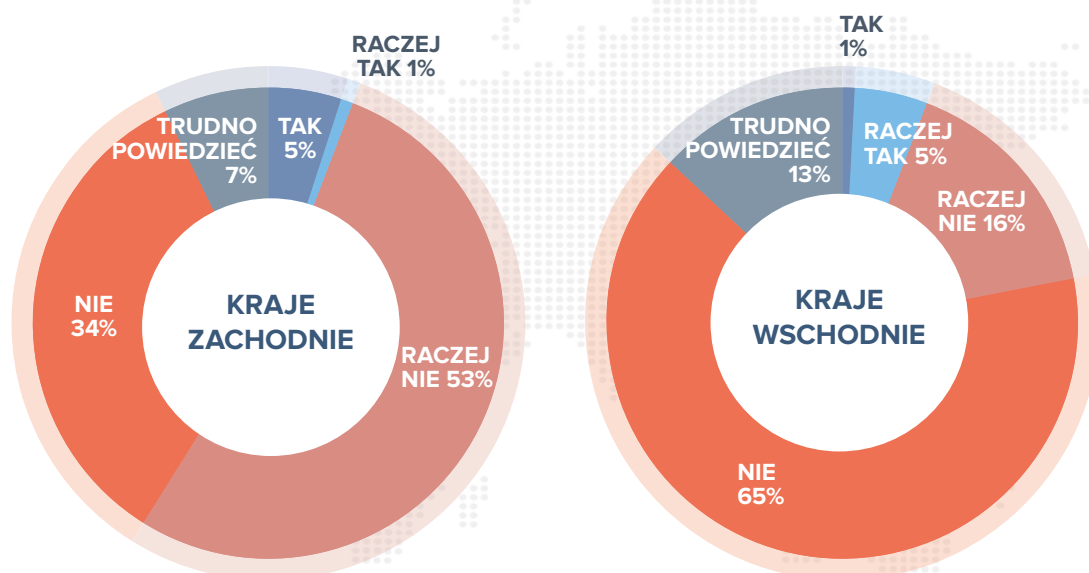
Czy Twoja firma odniesie jakieś korzyści z takich zmian?

Przedstawiciele firm są też raczej sceptyczni jeśli chodzi o korzyści, jakie ich przedsiębiorstwom przyniesie nowe prawo. Tylko 31 proc. przewoźników, spedytorów i logistyków z krajów zachodnich spodziewa się dla siebie korzyści (suma wskazań „tak” i „raczej tak”). Pozostali w większości nie liczą na to. Co ważne, najmniej spodziewają się po nowych zasadach delegowania załadowcy z zachodu - 87 proc. nie przewiduje korzyści z tego tytułu (suma wskazań „nie” i „raczej nie”). Ich koledzy ze wschodu są tylko nieco mniej pesymistyczni - 81 proc. (suma wskazań „nie” i „raczej nie”). Natomiast tylko 17 proc. reprezentantów branży transportowej ze wschodu liczy na korzyści (suma wskazań „tak” i „raczej tak”).

PRZEWOŹNICY, SPEDYTORZY, LOGISTYCY



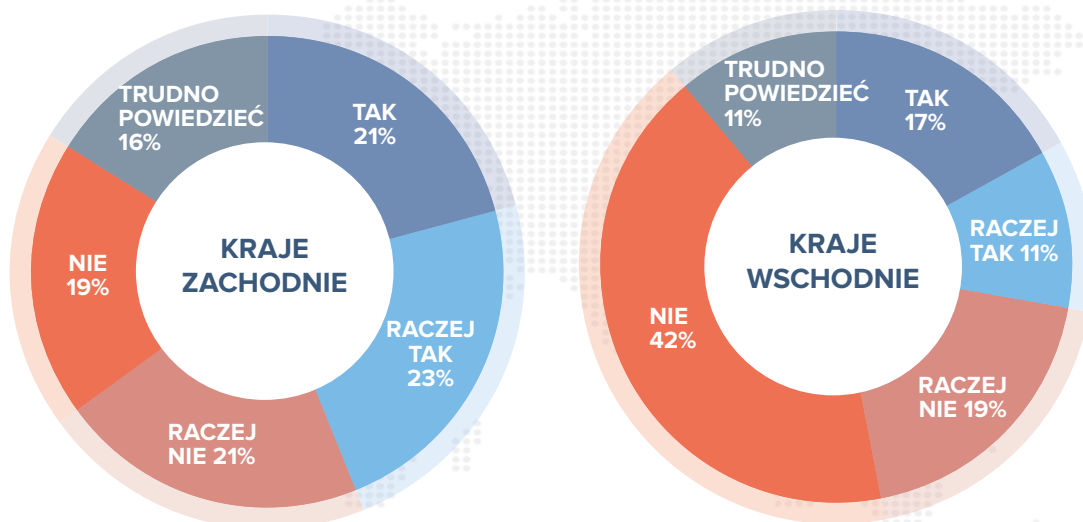
ZAŁADOWCY - PRODUCENCI, FIRMY HANDLOWE



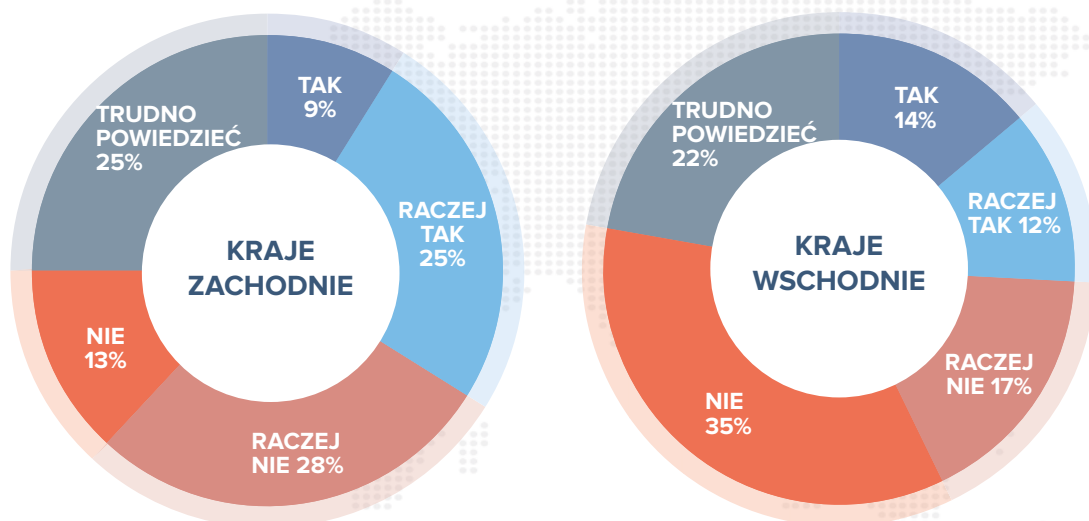
Czy Twój kraj odniesie jakieś korzyści z wprowadzenia takich przepisów?

Korzyści ze zmian w dyrektywie o delegowaniu dla swoich krajów oczekuje więcej ankietowanych ze starej Unii. Najwięcej jest ich w grupie przewoźników, spedytorów i logistyków - 44 proc. (suma wskazań „tak” i „raczej tak”), ale zarazem wśród nich jest 40 proc. tych, którzy nie liczą na to wcale (suma wskazań „nie” i „raczej nie”). Zachodni producenci i handlowcy nie są już tak bardzo optymistyczni, przeważają ci, którzy nie spodziewają się korzyści - 41 proc. (suma wskazań „nie” i „raczej nie”). Nie inaczej jest na wschodzie - ponad połowa obu badanych grup branżowych nie liczy na korzyści dla swojego kraju (załadowcy - 52 proc. wskazań „nie” i „raczej nie”, sektor transportu - 61 proc.)

PRZEWOŹNICY, SPEDYTORZY, LOGISTYCY



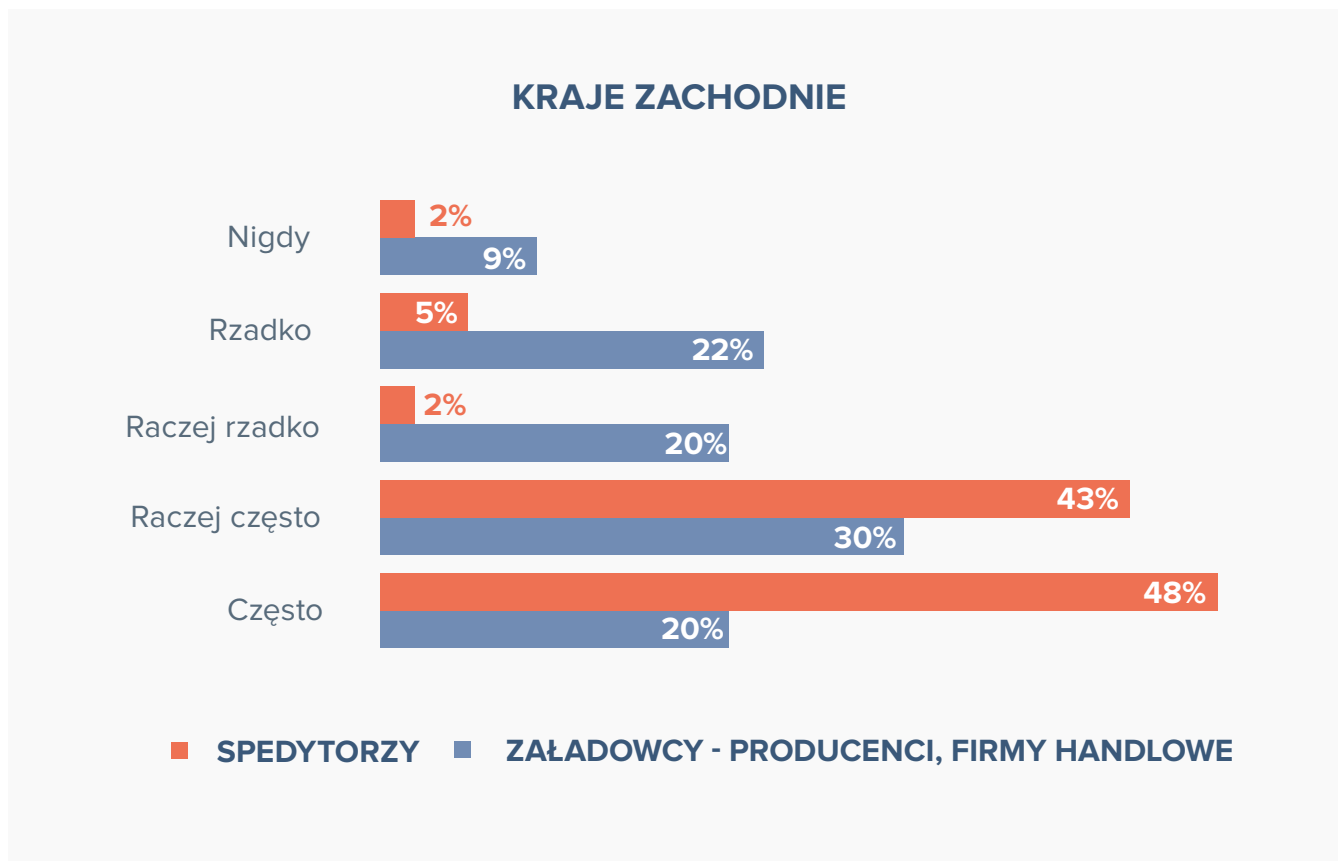
ZAŁADOWCY - PRODUCENCI, FIRMY HANDLOWE



OCENA WSPÓŁPRACY ZACHODNICH ZAŁADOWCÓW ZE WSCHODNIMI PRZEWOŹNIKAMI

Jak często korzystasz z przewoźników ze wschodu i centrum Europy?

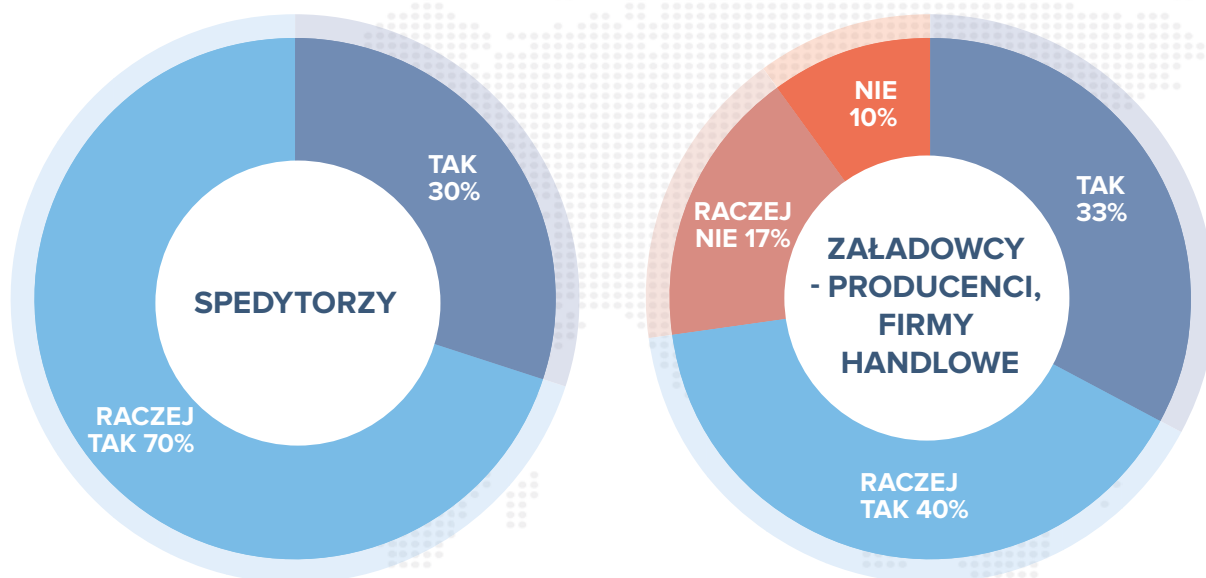
Ankietowani przedsiębiorcy z krajów zachodnich przyznali, że bardzo często posiłkują się usługami firm transportowych z Europy Środkowo-Wschodniej. Czyni tak aż 91 proc. spedytorów (suma wskazań „często” i „raczej często”) oraz połowa załadowców.



Czy jesteś zadowolony ze współpracy z przewoźnikami ze wschodu i centrum Europy?

Patrząc na poziom satysfakcji z usług świadczonych przez przewoźników z krajów nowej Unii, widać, że zdecydowana większość klientów jest zadowolona. Wśród spedytorów z zachodu 30 proc. udzieliło odpowiedzi twierdzącej, a 70 proc. że raczej jest zadowolona. Jedynie wśród producentów i firm handlowych z krajów starej Unii – 27 proc. wyraziło swoje niezadowolnienie (suma wskazań „nie” i „raczej nie”).

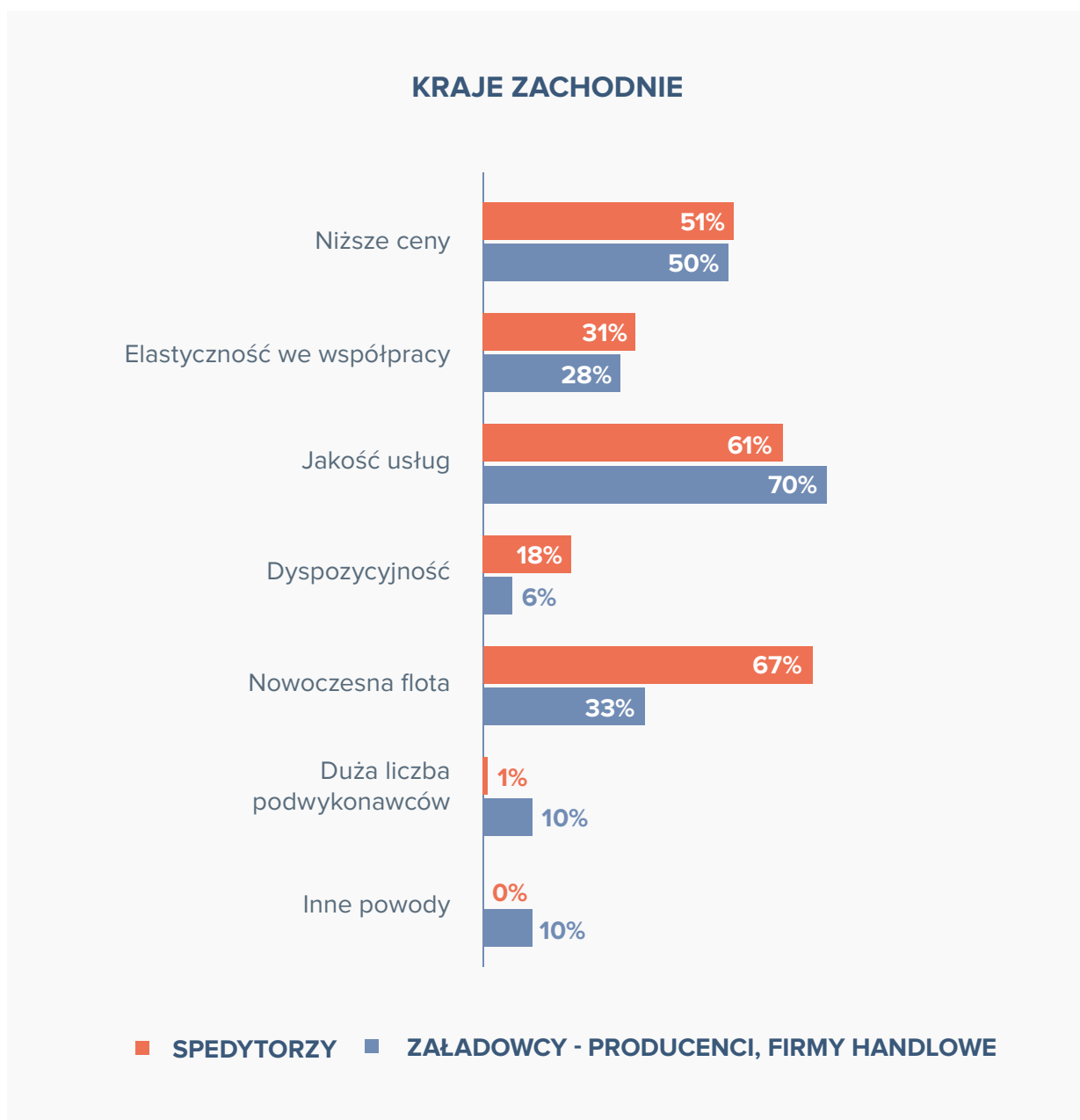
KRAJE ZACHODNIE



Co skłania do współpracy z przewoźnikami ze wschodu i centrum Europy?

Interesujący obraz przedstawia także kwestia powodów, jakie kierują zachodnimi spedytorami i załadowcami, przy wyborze przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej. Jako pierwsze dwa powody spedytacje wskazują „nowoczesną flotę” (67 proc.) i „jakość usług” (61 proc.). Natomiast najczęściej załadowców jako przyczynę wyboru podało „jakość usług” (70 proc.), na drugim zaś miejscu - „niższe ceny” (50 proc.). W przypadku spedytorów ten element znalazł się dopiero na trzecim miejscu (51 proc.).

Te głosy stoją w opozycji do obiegowej opinii, jakoby przewoźnicy z krajów nowej Unii konkurowali z kolegami z zachodu jedynie niższymi cenami usług, spowodowanymi z kolei dumpingiem socjalnym. A właśnie teza o nieuczciwej konkurencji ze strony przedsiębiorców ze wschodu była jednym z politycznych argumentów uzasadniających potrzebę zmian w dyrektywie o delegowaniu.



METODOLOGIA BADANIA

Na populację statystyczną składają się:

- osoby zatrudnione w przedsiębiorstwach z branży TSL (firmy transportowe, spedycyjne i logistyczne)
- osoby zatrudnione w przedsiębiorstwach załadowczych (firmy produkcyjne i handlowe),
- mieszkańcy 7 krajów Unii Europejskiej reprezentujących obszar tzw. „starej Unii” i 7 krajów reprezentujących obszar tzw. „nowej Unii”, wykazujących największą aktywność w transporcie międzynarodowym (EUROSTAT: International annual road freight transport by country of loading and unloading with breakdown by reporting country, 2006 - 2016)

Wyniki końcowe stanowią średnią ważoną danych zebranych we wszystkich badanych krajach, obliczoną według dwóch przyjętych kryteriów:

A) dla grupy przedsiębiorstw branży TSL: udział % wśród badanych krajów w transporcie typu cross-trade i w kabotażu w oparciu o l. przejechanych tonokilometrów (EUROSTAT: National, international loaded and unloaded, cross-trade and cabotage transport, 2016)

B) dla grupy przedsiębiorstw załadowczych: udział % wśród badanych krajów w transporcie międzynarodowym wg miejsc załadunku w oparciu o l. ton tych ładunków (EUROSTAT: International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport, 2016 r.)

Badanie zrealizowane zostało metodą CAWI (Computer Assisted Web Interviews).

Uczestnicy badania uzupełniali ankiety on-line, otrzymane za pośrednictwem czterech kanałów:

- serwisu społecznościowego Facebook
- serwisu społecznościowego LinkedIn
- serwisu informacyjnego Trans.INFO
- Platformy Trans.eu

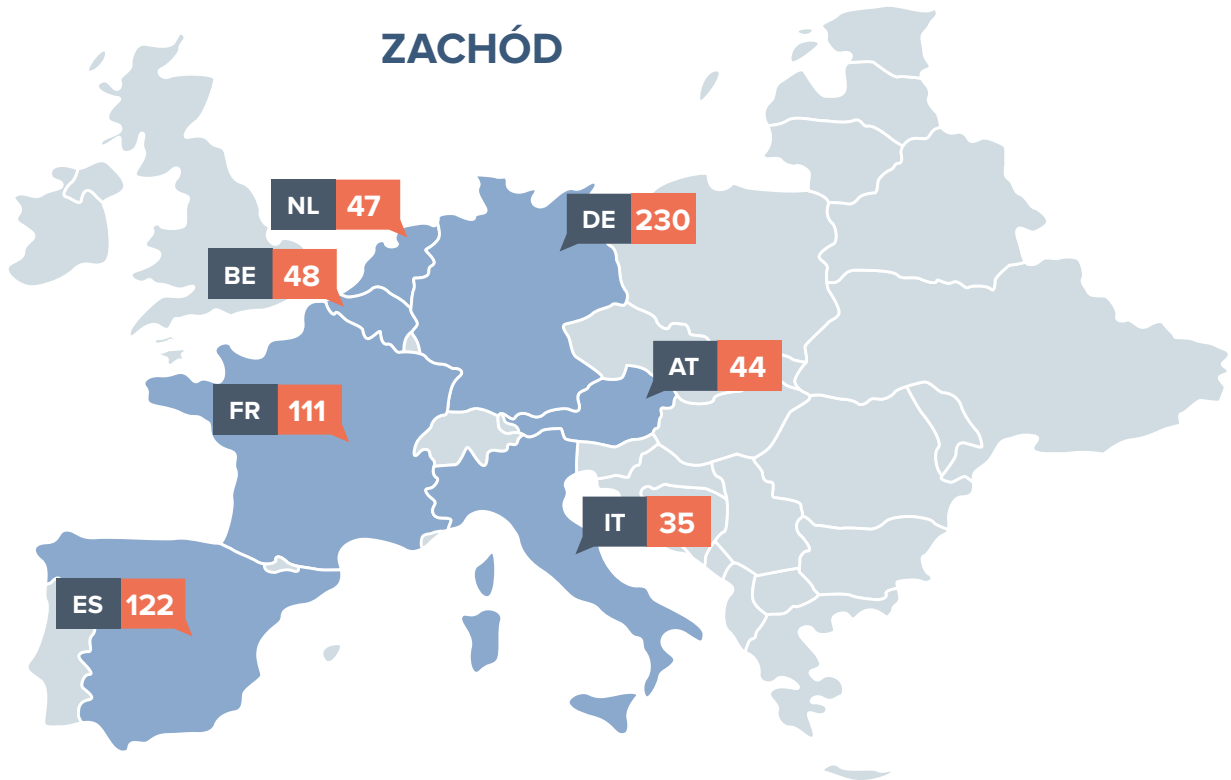
TYP FIRMY	
PRZEWOŹNICY	Wyłącznie transportowa (własna flota) 487
SPEDYTORZY	Spedycja i transport 459
	Firma spedycyjna 162
LOGISTYCY	Operator logistyczny 74
	ZAŁADOWCY

TYP RESPONDENTÓW	
Członek zarządu/ właściciel/ dyrektor	538
Kierownik	236
Inne	496

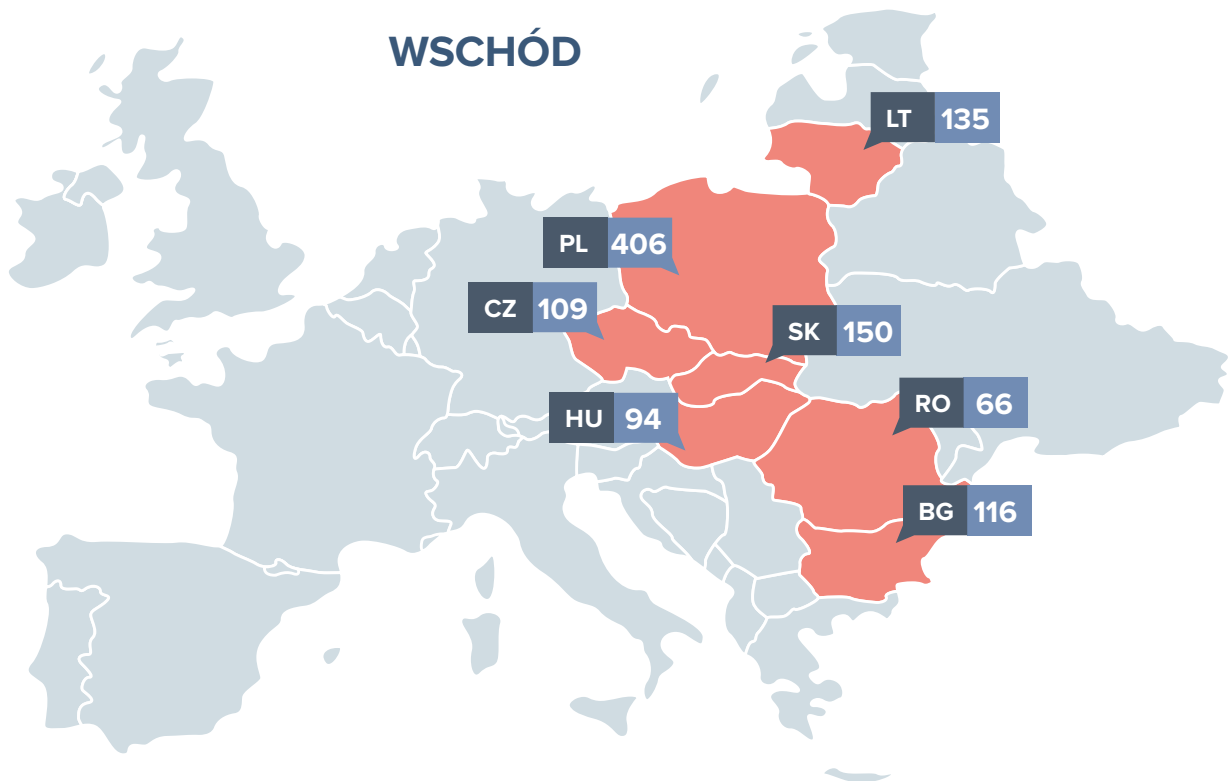
LICZBA ZATRUDNIONYCH	
do 10	638
11 - 15	351
51 - 250	149
Powyżej 250	127

WIEK FIRMY	
do 2 lat	107
2 do 5 lat	198
5 do 10 lat	260
Powyżej 10 lat	699

ZACHÓD



WSCHÓD



trans.**INFO**
transport, trucking & logistics news

KONTAKT

Mail: posted-workers@trans.info

Ewelina Bukowska
[Marketing Coordinator](#)
tel.: +48 71 733 36 97

Bartosz Wawryszuk
[Dziennikarz Trans.INFO](#)
tel.: +48 71 733 36 36