



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

VII/2020

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Balíček mobility EU – co přinese nového?

Možný další vývoj – hořká otázka str. 2

Názory odborníků – z obou stran str. 3

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: BALÍČEK MOBILITY EU

V druhém červencovém týdnu dospěl v Evropském parlamentu k závěru maratón vyjednávání o tzv. 1. balíčku mobility EU. Připomínáme, že jeho vznik iniciovaly především západoevropské členské země v reakci na vzrůstající tenze na trhu silniční nákladní dopravy. Projevy nerovnováhy se zostřovaly nástupem lacinějších dopravců z Východu, zakládáním tzv. letter-box společností, které řídí tzv. nomádské řidiče, prudkým vzrůstem podílu řidičů z Východu na kabotážních (a výnosných) přepravách na Západě atd., na což místní vlády reagovaly velmi podrážděně zaváděním předpisů o minimální mzdě, o zákazu kabotáže, o odpočinku řidičů mimo kabinu atd.

Všechny tyto momenty měl mnohými vzývaný Balíček vyřešit.

Již jeho projednávání – nejdříve na platformě TRAN EK, kde se silně angažoval i náš Svaz prostřednictvím CLECATu, aby podpořil postoje ČESMADu, který se již tehdy obával dalšího uvolňování trhu ve prospěch dopravců z chudších východních zemí EU, jejichž mzdové nároky jsou výrazně nižší a jejichž vůle dodržovat přísné evropské předpisy je obecně nižší.

Jak se bohužel ukázalo, tato obava nebyla planá.

Další vyjednávání, trvající přes 2 roky, se nakonec proměnilo ve velmi nepřehlednou zákopovou válku s mnoha absurdními návrhy vystřelovanými z obou stran. Je tedy logické, že výsledek je silně kompromisní a nejen názory na něj, ale i jeho vyústění do dalšího vývoje dopravního trhu bude ještě dlouho budit silné vášně.

Z těchto důvodů jsme se rozhodli věnovat toto letní číslo některým čerstvým pohledům na BM, abychom se k nim mohli často vracet a mít základnu pro srovnání.

Zde následuje úvaha o možném dalším vývoji včetně názorů odborníků na další osud a dopady Balíčku.

U konce je debata o balíčku EU v oblasti silniční dopravy, který nyní skončil po třech letech, vyvolávající stejně silné spory jako spor o rozdělení uprchlíků nebo o miliardy v rozpočtu. "Balíček opatření v oblasti mobility" byl nyní přijat, ale pouze jako kompromis, žádná všeobecná dohoda neexistuje.

Nepochopení mezi zastánci nových pravidel – převážně na západě EU – a odpůrci – zejména z východu – zřejmě sílí. Zelení členové Spolkového sněmu a účastníci nedávného protestu proti kamionům v Berlíně volají po ještě větších omezeních svobody kabotáže, než o kterých se nyní rozhodlo. Poslanci, dopravci a zástupci vlády z východních členských států jsou naopak podmínkami ohromeni. Hovoří se o západním protekcionismu, o do očí bijícím porušování hodnot EU a svobodě, která zaručuje, že se lidé, služby, zboží a kapitál mohou volně pohybovat po celém vnitřním trhu. Případy otevřené v budoucnu před Evropským soudním dvorem jsou navýsost pravděpodobné, a v některých případech již na cestě.

Ale ani rozhodnutí Nejvyššího soudu nezaplňují rozpory mezi oběma tábory. Je tomu tak proto, že se nejedná ani tak o právní spor, jako spíše o základní konflikt hospodářské politiky mezi liberalizovaným obchodem na vnitřním trhu na jedné straně a trhem práce a sociální politikou na straně druhé, za kterou jsou i nadále z velké části odpovědné samotné členské státy.

Na otevřeném vnitřním trhu musí ekonomika ve východních zemích EU čelit konkurenci zahraničních společností s velkým kapitálem, jako je Německo, které sem vyváží. Dopravní společnosti ze zemí EU s nízkými mzdami proto považují za velmi nespravedlivé, že nemohou využívat této konkurenční výhody k vývozu svých služeb – například prostřednictvím omezení kabotáže a pravidel minimální mzdy. Cítí se zrazeni ohledně příležitostí k hospodářskému rozvoji. A jejich řidiči nevidí své platy jako dumpingové mzdy, ale jako slušný plat.

V západní Evropě existují též ekonomové, kteří se domnívají, že takové příležitosti hospodářského rozvoje jsou důležité pro zlepšení rovnováhy mezi zeměmi EU a pro zabránění prohlubování makroekonomické nerovnováhy, která bohužel i po letech sbližování existuje.

Je však také jasné, že obyvatelstvo EU by nepřijalo jednotný trh s naprosto otevřenou mzdovou konkurencí, zejména v zemích s vysokými mzdami. Je to tak správně. Práce není "výrobním faktorem" jako ostatní. Podle "pilíře sociálních práv EU" mají lidé nárok na "spravedlivou mzdu, která jim umožňuje mít slušnou životní úroveň". Nemohou reagovat jako firmy a říct například pekaři, že v budoucnu budou platit méně za buchty kvůli sníženým příjmům. Zásadní význam má správná rovnováha mezi příležitostmi a ochranou.

"Slib prosperity" EU pro její členy je jednou z neatraktivnějších nabídek. Pokud však lidé uvidí své naděje a očekávání nevyplněné, ať už na východě nebo na západě, odvrátí se. Aby tomu EU zabránila, musí učinit více pro dosažení soudržnosti a pro boj s nadměrnými hospodářskými rozdíly v EU – nejen na trhu silniční dopravy.

A co na to experti z obou stran? Dále naleznete odpovědi od zástupců think-tanku, analytického střediska, sdružení dopravců atd.

Otázka 1 - Vnitrostátní západoevropské trhy se stanou méně atraktivními pro dopravní společnosti z východu EU – tím se sníží nabídka nákladového prostoru a budou muset platit zákazníkům více za silniční dopravu jako celek.

Dettendorfer: Západoevropské trhy neztratí svou přitažlivost, ale naopak ji získají. Přístup na trh bude ale obtížnější a bude charakterizován větší byrokracií, kontrolami a obtížemi. Nabídka nákladového prostoru může při zavedení zákona klesnout. Naši kolegové z východní Evropy však najdou způsoby, jak nadále sloužit těmto trhům. Náklady na silniční dopravu se zvýší.

Profesor Klaus: Západoevropské trhy pro nákladní dopravu nebudou pro dopravní společnosti z východu o nic méně atraktivní. Celá Evropa bude v nadcházejícím období postižena hospodářským oslabením a poklesem mezinárodního obchodu se zbožím. To znamená, že

dodavatelé z východu se ještě více budou zajímat o objem nákladu v silných západoevropských relacích. To je v rozporu s novými pravidly balíčku opatření v oblasti mobility – zejména s "povinnostmi vracet se", která snižují kapacitu a provozní flexibilitu vozových parků nákladních vozidel a mají tendenci být přirozeně řízena cenou. Je obtížné předpovědět, jak tyto dva protichůdné trendy nakonec ovlivní ceny silniční dopravy. To bude záviset zejména na délce a hloubce hospodářského poklesu.

Linava: Díky balíčku opatření v oblasti mobility bude odvětví dopravy EU více neefektivní, neboť nabídka a poptávka se dostanou do nerovnováhy. Výrobci zažijí chronický nedostatek přepravní kapacity. To povede k vyšším cenám za služby a zboží. Očekávám, že náklady na logistiku vzrostou o 7 až 15 procent.

TLP Polsko: Balíček opatření v oblasti mobility ztěžuje dopravním společnostem z okrajových zemí EU přístup na vysoce industrializované trhy. To by mohlo vést ke snížení nabídky dopravy tam, kde je to nejvíce zapotřebí. Zejména proto, že západní dopravní společnosti nemohou tuto mezeru zaplnit kvůli nedostatku řidičů. Sazby za dopravu se zvýší na úroveň, která vykompenzuje dodatečné náklady. Vyšší sazby za přepravu by mohly snížit marže nebo by mohly být přeneseny do delšího období.

ESC: Doprava z Rumunska do Nizozemska a naopak může stále probíhat za rumunské nebo nizozemské mzdy. Práce kabotážního kamionu v Nizozemsku je stále možná při čekání na překládku. V době ochlazení ale bude menší kapacita pro kabotáž. Kromě toho by se domácí trh (na východě) mohl stát atraktivnějším. Vzhledem k tomu, že v západní Evropě je méně řidičů, mohou být dopravci požadovány vyšší ceny požadovány. Nakonec vše stejně zaplatí koncový uživatel.

Elvis AG: Omezení činí západoevropské trhy méně atraktivními pro východoevropské dopravce. Jsou však stále příliš důležití, než aby je bylo možno nadměrně stáhnout. Nicméně, nabídky nákladového prostoru poklesne. Na oplátku budou ceny dopravy v relaci východ-západ klesat kvůli povinnosti vrátit se s vozidlem domů.

DSLV: Trhy v západní Evropě zůstávají atraktivní pro velké dodávky nákladových kapacit z východní Evropy, které jen stěží mohou absorbovat jejich domácí trhy; i když s rostoucími náklady na faktor celkové ceny. Spotový trh se však mírně zúží. Cenová struktura dopravních služeb bude reagovat, ale nezávisle na balíčku opatření v oblasti mobility, ale spíše prostřednictvím rostoucích mezd řidičů v celé Evropě a vyšších environmentálních nákladů.

BGL, NLA, FNTR: Balíček opatření v oblasti mobility, doufejme, pomůže přepravě zboží za ceny, které lépe odrážejí náklady dopravních společností na jejich příslušných trzích. Náklady pro odesílatele mohou vzrůst. Rozsah, v jakém budou muset spotřebitelé platit více, se teprve uvidí. Svou roli hrají i další náklady ze zelené dohody. To, zda se západoevropský trh stane pro východoevropské společnosti méně atraktivním, závisí na tom, jak tyto budou reagovat na

nová pravidla, která umožňují konkurenci, která se nespokojí s kompetencí, a nikoli jen náklady.

Otázka 2: Západoevropské dopravní společnosti získají podíl na trhu. Podíl kabotážních výjezdů poklesne.

Dettendorfer: Dočasný umělý nedostatek zvýší podíl západoevropských společností na trhu. Otázkou je, zda dokážeme vybudovat potřebnou kapacitu. Největším problémem je nedostatek řidičů.

Profesor Klaus: Nemyslím si, že dojde k výrazným změnám v podílech na trhu. Problém řidičů v Německu a zemích severní a západní Evropy, spolu s nízkými očekávanými ziskovosti v oblasti nákladní dopravy, stěží povzbudí západní společnosti k tomu, aby ve větším měřítku obnovily své vlastní kapacity. Může dojít k jedné nebo dvěma směnám od kabotážních cest k vnitrostátním poskytovatelům. Absolutní objem kabotáže ve vztahu k celkové výkonnosti evropského odvětví nákladní dopravy je značně nadhodnocen.

Linava: Účinnost silniční nákladní dopravy v EU již klesá. Hospodářské subjekty ze třetích zemí z toho získají. Balíček opatření v oblasti mobility poskytne dopravcům ze třetích zemí velkou část trhu EU v oblasti nákladní dopravy, protože ustanovení legislativního balíčku jimi (EU) nebudou dostatečně prosazována. To také přinese více vysoce znečišťujících nákladních automobilů na evropské silnice. Ruští dopravci například využívají rostoucího počtu dopravních povolení vydaných západními státy EU k posilování podílu na trhu na úkor společností na periferii EU, tedy z Litvy, Polska a dalších zemí.

TLP, Polsko: Podíl legálních kabotáží ve vysoce průmyslových zemích na trhu nepřesahuje několik procent. Omezení, zejména lhůta na rozmyšlenou, omezí možnosti zahraničních dopravců na tyto cesty. Mám však pochybnosti, zda to pomůže místním dopravním společnostem získat zpět významnou část objednávek kabotáže. Nadměrná regulace navíc upřednostňuje "šedý trh", který vždy kazí trh a má negativní důsledky pro všechny účastníky trhu.

ESC: Vzhledem k období na rozmyšlenou mají domácí dodavatelé příležitost získat větší podíl na trhu. Na druhou stranu, západní dopravci mohou také dělat méně kabotážních výletů do zahraničí. To je na úkor flexibilního a efektivního využívání řidičů v Evropě. To může rychle vést k růstu kapacitně úzkých míst pro odesílatele.

Elvis AG: Ano, ale jak je to zde popsáno, pravděpodobně ne ve významné míře. Po překonání krize covid-19 zjistí zejména německé společnosti, že nedostatek řidičů je skutečnou brzdou růstu.

DSLVL: Plánovaná fáze na rozmyšlenou se čtyřdenní dobou pro kabotáže omezuje rozsah. Je obtížné předpovědět, zda tento provoz převezmou domácí společnosti v případě

přetrvávajícího nedostatku řidičů. Zejména v případě nezákonných kabotážních praktik se nic nezmění, zůstane to jen jako paragraf nového zákona. Koneckonců, nelegálnímu parkování není zabráněno změnou omezeného parkování na absolutní zákaz zastavení. Bez účinných kontrol se podíly na trhu ve větší míře neposunou ve prospěch západoevropských dopravců. Naděje na účinné a komplexní kontroly prostřednictvím nejnovější generace digitálních tachografů bohužel musí být odložena do budoucna.

BGL, NLA, FNTR: To není jasné. Pokud se společnosti z východu EU novým pravidlům nepřizpůsobí, mohou společnosti ze zemí s vysokou poptávkou po dopravě skutečně získat podíl na trhu. V důsledku toho by mohlo být méně objednávek kabotáže pro společnosti ze zemí, které se nacházejí daleko od těchto trhů. Teprve se uvidí, zda bude celkově méně kabotáže. Doufejme, že nakonec bude kabotáž využita tak, jak stanoví evropské právo: k optimalizaci dopravních služeb, nikoli však jako obchodní model.

Otázka 3 - Společnosti z východu EU budou stále více zakládat pobočky v západní Evropě a působit v místních podmínkách.

Dettendorfer: To může být jeden ze způsobů, jak mohou východoevropští podnikatelé získat zpět západoevropské trhy. Je důležité, aby západní a východní Evropané měli rovné podmínky, ale zároveň aby jejich dodržování bylo přísně a spravedlivě kontrolováno. To vyžaduje dostatečný vyškolený a zkušený kontrolní personál.

Profesor Klaus: To bude skutečně jeden z důsledků balíčku opatření v oblasti mobility: několik větších, profesionálně řízených mezinárodních společností v nákladní dopravě již začalo zřizovat základny v zemích s vysokou poptávkou po dopravě. Budou tak činit i nadále rychle, vstoupí-li balíček mobility v platnost – a nadále tak budou působit, možná ještě více, jako konkurenti na celoevropských trzích.

Linava: Ano. Tento proces již začal. Některé země ztratí podstatnou část svého hrubého domácího produktu. Soudržnost v Evropě bude trpět.

TLP, Polsko: V posledních letech jsme byli svědky toho, že dopravní společnosti z okrajových zemí EU zřizují kanceláře v západních zemích. Důvodem byl sice zpočátku plný přístup na bohaté vnitrostátní trhy, ale nyní se to považuje za způsob, jak obejít překážky, které balíček opatření v oblasti mobility vytváří. Očekáváme, že bude přijato stále více takových rozhodnutí. Dceřiné společnosti nebo pobočky musí samozřejmě dodržovat všechny místní předpisy.

Nemělo by se však zapomínat, že takové začínající podniky znamenají větší konkurenci pro stávající společnosti na domácím trhu. Podobný jev vidíme i v Polsku. Vzhledem k omezením přístupu na trh, která vznikla na základě dvoustranných dohod se zeměmi mimo EU, se jejich dopravní společnosti rozhodly u nás zřídit pobočky. Většinu času je to o společnostech s kapitálem z Ukrajiny a Ruska, které jsou na polském trhu poměrně agresivní.

ESC: Není pro to žádný důvod. Společnosti ze zemí ve střední a východní části Evropské unie mohou stále přepravovat do západní Evropy a uzavírat smlouvy například s nizozemskými zasílateli. Kabotáž je také stále možná. Vytvoření čisté poštovní schránky navíc nestačí. Budou existovat soudně ověřitelné požadavky, aby se zabránilo falešným subjektům. Náklady na zřízení pobočky v západní Evropě nebudou kompenzovány (očekávaným) příjmem.

Elvis AG: Východoevropské společnosti založí pobočky v západní Evropě. Za tímto problémem si vyberou nejvýhodnější místa ze dvou úhlů: Co se nejlépe nachází z hlediska dopravy? Kde je nejjednodušší místo pro registraci a podnikání, nebo kde se platí nejnižší daně?

DSLV: Ano, alespoň pro středně velké a větší provozovatele vozového parku. Tento trend lze pozorovat již dnes. Je také možné, že se tyto společnosti budou více vyvíjet z poskytovatele spotového trhu na dlouhodobého dodavatele. Pro masu menších východoevropských dopravních společností bude tato strategie spíše neproveditelná, protože růst potřebný k tomu bude muset být také financován. Aby mohly být podniky zcela přemístěny na Západ, musely by tyto společnosti překonat vysoké překážky, jako je nedostatek jazykových, tržních a právních znalostí, jakož i vyšší náklady na neprovozní faktory.

BGL, NLA, FNTR: Ano, to by mohla být možnost pro společnosti, které mají své pobočky daleko od trhů, kterým slouží. Mohly by takto reagovat na nová pravidla, a to by bylo vítané. Pro nás je pouze důležité, aby na trhu existovaly rovné podmínky.

Otázka 4 - Lepší pracovní podmínky pro řidiče povzbudí více lidí, aby se této profesi ujali.

Dettendorfer: V to je třeba doufat, protože v budoucnu počet řidičů bude určovat velikost celého odvětví. Na konci dne však mzdy a platy vždy určí, zda se této profesi ujme více nebo jen málo lidí. Musí být samozřejmě také vytvořeny vhodné rámcové podmínky. Například osobám zapojeným do přepravního řetězce musí být jasné, že řidiči je zde proto, aby řídili, nikoliv aby nakládali nebo vykládali zboží, aby je umísťovali na polici, třídili palety nebo museli bojovat o palety. Je důležité ocenit zaměstnance našich kolegů!

Profesor Klaus: Bohužel z toho, co jsem zažil a viděl, se nedomnívám, že dobře míněná nová pravidla balíčku mobility povedou k významným skutečným změnám v pracovních podmínkách řidičů nákladních automobilů – a tím i větší atraktivitu této tvrdé profese. Z dlouhodobého hlediska to vyžaduje zlepšení infrastruktury, inteligentní provozní modely vozových parků nákladních vozidel (jako je nehoda a dopravní zácpy) a v neposlední řadě lepší mzdy. Zvýší se, doufejme, ochota lépe platit řidičům a akceptovat rostoucí náklady na dopravu na straně přepravce – to bude možná nejdůležitější nepřímý důsledek balíčku opatření v oblasti mobility.

Linava: Povinnost vracet nákladní vozidla do země registrace přispěje k významným rozdílům mezi zeměmi EU vzhledem k různým časům cesty a nákladům v závislosti na zeměpisném původu. Povinnost vrátit se pro společnosti z periferie EU je nepřiměřená a diskriminační.

Kromě toho povinnost navracení přinutí řadu společností přiblížit se průmyslovým a obchodním centrům EU. To také znamená přesídlení řidičů – daleko od jejich rodin a na dlouhou dobu. To ještě zhorší sociální podmínky pro řidiče.

TLP, Polsko: Bohužel, balíček mobility neřeší mnoho skutečných problémů řidičů. Patří mezi ně zoufalé sociální a hygienické podmínky na veřejných parkovištích, nedostatek parkovacích míst a přístřeší, rostoucí ohrožení bezpečnosti řidičů a nákladu, rostoucí dopravní zácpy na evropských silnicích, špatné zacházení s řidiči na nakládacích a vykládacích místech, včetně nedostatku hygienických a sociálních zařízení, stále složitější pravidla pro silniční nákladní dopravu s rostoucím rizikem neúmyslného porušování předpisů a sankcí a mnoho dalšího. Naděje na zatraktivnění této profese jsou proto iluzorní.

ESC: Je faktem, že lepší pracovní podmínky přilákají více lidí.

Elvis AG: To může platit pro východní Evropu, ale rozhodně ne v Německu. Poměrně málo změn pro řidiče, kteří zde žijí. V této zemi by se platy musely výrazně zvýšit, aby přilákaly více lidí. V konečném důsledku se očekává, že balíček opatření v oblasti mobility povede k rostoucím cenám nákladní dopravy. Zda a jak z toho budou mít řidiči prospěch, se teprve uvidí.

DSLIV: Nedostatek řidičů zůstane problémem pro toto odvětví, zejména v západní Evropě. Práce řidiče zůstane tvrdá a zodpovědná. I (například v Německu) se váha mezi mzdou, pracovní zátěží a nevýhodami pro soukromý život často liší od váhy východoevropských zaměstnanců. Mnoho řidičů nákladních vozidel si stěžuje především na vysokou pracovní zátěž a nedostatečné ocenění jejich práce. Tento problém může a musí být vyléčen především zaměstnavatelem – nikoliv zákonodárcem. Teprve se uvidí, zda balíček opatření v oblasti mobility skutečně výrazně zlepší pracovní podmínky řidičů nákladních automobilů tak, aby byla uspokojena zvýšená poptávka po řidičích na trhu práce. Poptávka se v důsledku krize pravděpodobně zvýší.

BGL, NLA, FNTR: Doufáme a jsme přesvědčeni, že balíček opatření v oblasti mobility pomůže motivovat více lidí k tomu, aby se ujali povolání řidiče tím, že se zaručí pracovní prostředí s lepší rovnováhou mezi pracovním a soukromým životem.

Douška: již nyní se ve výboru TRAN EK ozývají hlasy s požadavky na úpravy (opravy ?) některých nejvíce sporných opatření Balíčku mobility, například návratové povinnosti...

Konec VII. čísla

Příjemné letní dny vám přeje Redakce SZ SSL

