

Stanowisko Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” w sprawie Brexitu

29 marca Premier Theresa May formalnie zainicjowała proces wyjścia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej. Opuszczenie Unii Europejskiej przez jednego z członków jest wydarzeniem bez precedensu w historii powojennej integracji kontynentu, a także niesie za sobą poważne konsekwencje polityczne, gospodarcze i społeczne.

Należy pamiętać, że Wielka Brytania jest piątą, największą gospodarką na świecie, której eksport jedynie do pozostałych państw Unii Europejskiej wynosi ponad 130 mld funtów rocznie (w roku 2015), zaś import ponad 218 mld funtów rocznie. Wartość polsko-brytyjskiej wymiany handlowej wyniosła zaś ok. 12 mld funtów. Zdecydowana większość wymiany handlowej pomiędzy Wielką Brytanią a kontynentalną Europą odbywa się z wykorzystaniem transportu kołowego, dlatego wszelkiego rodzaju zmiany warunków prowadzenia wymiany handlowej będą miały pośrednie, lecz znaczące implikacje dla naszej branży.

Według doniesień medialnych priorytetami negocjacyjnymi polskiego rządu będą prawa obywatelskie oraz fundusze unijne. Zdając sobie sprawę z rangi tych priorytetów apelujemy o nadanie równie ważnego priorytetu w negocjacjach jednemu z kluczowych sektorów polskiej gospodarki - transportu drogowemu, dla którego warunki na jakich Wielka Brytania opuści UE będą miały ogromne znaczenie.

Polskie firmy transportowe mają istotny udział w realizacji wymiany handlowej pomiędzy Zjednoczonym Królestwem a Kontynentalną Europą. Spośród 2 mln zagranicznych pojazdów podejmujących towary z Wielkiej Brytanii do Europy kontynentalnej najliczniej reprezentowane były pojazdy polskie – **468 tysięcy** (w 2015r., zaś w **2016 spadek o 3% do 455 tys. pojazdów**), następnie rumuńskie (212 tys.), holenderskie (212 tys.), niemieckie (133 tys.) oraz hiszpańskie (132 tys.). Rynek ten ma więc ogromne znaczenie dla krajowych firm przewozowych.


Poza możliwym spadkiem wymiany handlowej, której może wpłynąć na znaczące ograniczenie usług transportowych, dostrzegamy trzy kluczowe obszary negocjacyjne, których wyniki przełożą się zarówno na organizację pracy przewozowej, jak i koszty transportu:

- 1) Polityka celna,
- 2) Kontrole graniczne - przywrócenie formalności związanych z przekraczaniem granic,

3) Zasady dostępu do rynku przewozowego , w tym również możliwość realizacji przewozów kabotażowych,

Powyższe kwestie mogą wpłynąć na wydłużenie czasu przejazdu oraz zwiększenie kosztów po stronie przewoźnika, a także będą się najprawdopodobniej wiązać ze wzrostem wymagań formalnych i ilości dokumentacji niezbędnej przy wykonywaniu przewozów do i z Wielkiej Brytanii. Dodatkowo, zważywszy na różnice w ilości ładunków podejmowanych przez polskie firmy na terenie Wielkiej Brytanii oraz ilości ładunków przez nie przywożonych, kwestia możliwości wykonywania kabotażu odgrywa istotną rolę z punktu widzenia efektywności i kosztów transportu.

Ponadto, wnioskujemy o jak najdłuższy okres przejściowy, który zapewni w możliwie długiej perspektywie stałość i przewidywalność warunków dla obecnie zawartych kontraktów na przewóz towarów do i z Wielkiej Brytanii. A także pozwoli przedsiębiorcom na przygotowanie się do zmienionych warunków realizacji usług transportowych.

Prezes
Transport i Logistyka Polska

Maciej Wroński