

RAPORT

WPŁYW REGULACJI SEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO NA PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I ROZWÓJ GOSPODARCZY W UNII EUROPEJSKIEJ

Dokument tłumaczony z j. angielskiego. Tytuł oryginału:

**„The Impact of Regulation of the Road Transport
Sector of Entrepreneurship and Economic Growth in the European Union”**

Redakcja naukowa:

Prof. Konrad Raczkowski
University of Social Sciences/Poland

Prof. Friedrich Schneider
Johannes Kepler University of Linz/Austria

Prof. Florent Laroche
University of Lyon/France

Warszawa-Linz-Lyon, Luty 2017

© 2017 Instytut Transportu Samochodowego

Wydawca:
Instytut Transportu Samochodowego
Jagiellońska Street 80
03-301 Warszawa, Polska
Tel: (+48) 22 43 85 400
Fax: (+48) 22 43 85 401
Email: info@its.waw.pl
Website: www.its.waw.pl

Rekomendowana cytowalność: K. Raczkowski, F. Schneider, F. Laroche (eds.). 2017. Report: The impact of road transport sector regulation on the entrepreneurship and economic growth in the European Union. Motor Transport Institute. Warsaw-Linz-Lyon, February.

Printed by: www.garmond.pl

ISBN 978-83-60965-71-9

SPIS TREŚCI

O Autorach/redaktorach naukowych

Wstęp

- 1. Sektor transportu drogowego w Europie – stan i perspektywy rozwoju**
 - 1.1. Europejskie ramy prawne
 - 1.2. Dynamika rynku transportu drogowego
 - 1.3. Przegląd polityki infrastruktury drogowej w Europie
 - 1.4. Główne podmioty sektora transportu drogowego
 - 1.5. Przegląd rynku transportu drogowego w krajach UE
 - 1.6. Perspektywy rynku transportu drogowego na lata 2020-2030
- 2. Szanse i zagrożenia wynikające z nowych regulacji prawnych w europejskim transporcie drogowym**
 - 2.1. Swoboda przedsiębiorczości w ramach jednolitego rynku europejskiego
 - 2.2. Główne założenia ustawy o płacy minimalnej MiLoG oraz Loi Macron
 - 2.3. Krytyczna analiza ustaw o płacy minimalnej MiLoG oraz Loi Macron
 - 2.4. Zasada dumpingu socjalnego w prawie europejskim
 - 2.5. Dumping czy protekcjonizm państwowy w europejskim transporcie drogowym?
- 3. Makroekonomiczne konsekwencje ustawy Marcona i ustawy MiLOG w państwach Unii Europejskiej dla dalszego rozwoju gospodarczego i przedsiębiorczości**
 - 3.1. Wprowadzenie do badań
 - 3.2. Wynagrodzenie, koszty pracy, wpływ na zwiększenie szarej strefy
 - 3.3. Transport drogowy, towarowy
 - 3.4. Wpływ podwyższenia stawki minimalnej w transporcie drogowym na wielkość szarej strefy
- 4. Wnioski i rekomendacje**
- 5. Bibliografia**

Aneks

1. Austria
2. Belgia
3. Bułgaria
4. Chorwacja
5. Cypr
6. Czechy
7. Dania
8. Estonia
9. Finlandia

10. Francja
11. Grecja
12. Hiszpania
13. Holandia
14. Irlandia
15. Litwa
16. Luxemburg
17. Łotwa
18. Malta
19. Niemcy
20. Polska
21. Portugalia
22. Rumunia
23. Słowacja
24. Słowenia
25. Szwecja
26. Węgry
27. Wielka Brytania
28. Włochy

O Autorach / redaktorach naukowych

Prof. Konrad Raczkowski, Ph.D., ekonomista, były wiceminister finansów w Polsce (2015-2016) i obecny (od 2015 r.) członek Narodowej Rady Rozwoju Narodowego przy Prezydencie RP. Od 2012 r. jest dyrektorem Instytutu Ekonomicznego Społecznej Akademii Nauk w Warszawie, a także kierownikiem katedry zarządzania bezpieczeństwem ekonomicznym. Profesor Raczkowski specjalizuje się w zarządzaniu w systemie gospodarczym, finansach publicznych oraz gospodarce nieoficjalnej. W latach 2003-2013 był pracownikiem resortu finansów. Od 2010 r. jest ekspertem i doradcą wielu instytucji krajowych i międzynarodowych oraz przedsiębiorstw. Obecnie pełni funkcje nadzorcze i zarządcze na rynku finansowym w Polsce. Autor ponad 100 publikacji naukowych. W 2016 r. otrzymał nagrodę Prezesa Polskiej Akademii Nauk za wybitne osiągnięcia naukowe w zakresie finansów. Więcej na: www.konradraczkowski.info

Prof. Friedrich Schneider, Ph.D., Dr.h.c.mult. jest profesorem ekonomii na Wydziale Ekonomii Johannes Kepler University of Linz w Austrii. Jest uznawany za czołowy autorytet w dziedzinie badań nad gospodarką nieoficjalną. Prowadził badania naukowe i wykłady, między innymi na takich uniwersytetach, jak: Yale, Princeton, Wirginii Sztokholm, Zurych, Carnegie Mellon i Aarhus. W latach 1997-1999 był prezesem Austriackiego Towarzystwa Ekonomicznego, a w latach 2005-2008 prezesem Niemieckiego Towarzystwa Ekonomicznego. Od 2006 r. jest także profesorem na wydziale ekonomii międzynarodowej w German Institute for Economic Research (DIW). W latach 2013-2016 był przewodniczącym Rady Doradczej Akademickiego Uniwersytetu Zeppelin, Friedrichshafen, Niemcy. Wydał 78 książek i ponad 200 artykułów w czasopiśmie naukowych.

Prof. Florent Laroche, Ph.D., ukończył studia doktoranckie w zakresie ekonomii na University of Lyon 2 (2014). Pracował jako projekt menadżer francuskiego przemysłu kolejowego (2011-2014) i uczestniczył w różnych komisjach krajowych dla transportu kolejowego. Szczególnie zainteresowania naukowe koncentruje na polityce transportowej w kontekście kolei dużych prędkości oraz optymalnych rozwiązań wydajnościowych w transporcie. W latach 2015-2016 odbył staż badawczy na Uniwersytecie w Antwerpii (Belgia) na temat krajowych i europejskich regulacji dla rynku kolejowych przewozów towarowych. Od 2016 roku jest członkiem Transportu Urbanistyki Laboratorium Ekonomicznego oraz adiunktem na uniwersytecie w Lyonie (Francja) 2. Jest specjalistą w dziedzinie ekonomiki transportu, regulacji transportu, inwestycji w infrastrukturę oraz nowych możliwości poruszania się. Pracował także jako kierownik studiów (2009) i inżynier (2010) w Narodowym Centrum Badań Naukowych (Francja).

Wstęp

Przedsiębiorczość i dalszy rozwój gospodarczy Unii Europejskiej winien być wspólną odpowiedzialnością państw członkowskich na pojawiające się zmiany w międzynarodowym układzie geoeconomicznym, kreującym globalne zagrożenia. Państwa członkowskie UE muszą zrozumieć, że współczesną odpowiedzialnością na te zagrożenia nie są postawy izolacyjne, czy z drugiej strony monopolizujące rynki i reglamentujące przewagi konkurencyjne, pod sztandarem harmonizacji, lecz konsensus polityczno-gospodarczy oparty o strategię „win-win”. Pogodzenie tym samym różnych sprzeczności państw członkowskich UE jest warunkiem koniecznym, gdzie istota tych sprzeczności w ujęciu gospodarczym ma swoje podłoże w innym parytecie siły nabywczej, jak i pozycji konkurencyjnej państw. Tylko wtedy możliwym będzie realne osiągnięcie postawionych celów europejskich, które w praktyce znalazłyby odzwierciedlenie w inteligentnym i zrównoważonym rozwoju, sprzyjającym włączeniu społecznemu.

Ponieważ jednym z zasadniczych elementów polityki UE jest wspólna polityka transportowa, gdzie nominalna wielkość sektora usług logistycznych jest szacowana na blisko 14% UE PKB, a zatrudnienie w sektorze wynosi więcej, niż 11 milionów ludzi we wszystkich państwach UE¹, istotnym jest objęcie tego sektora szczególną atencją, wynikającą z niezwykle szerokiej i ryzykownej interpretacji oraz zawartości przepisów ustaw o płacy minimalnej MiLoG (Niemcy) oraz Loi Macron (Francja). Ustawy te wprowadzają niewspółmierne obciążenia administracyjne i ingerują w obrót gospodarczy, pod pretekstem rzekomej walki z dumpingiem socjalnym. W swojej treści wydają się być bezpośrednio sprzeczne z art. 56 i art. 58 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, naruszając zasadę swobody świadczenia usług.

Podjęta w tym względzie legislacja w Niemczech i Francji, zakładająca de facto brak harmonizacji regulacji w sektorze transportu drogowego wpisuje się w budowanie Europy dwóch prędkości i może pogłębiać pracę nierejestrowaną, skutkującą zwiększeniem szarej strefy w UE o ponad 1,4 bln EUR/rocznie. Aktualnie bowiem cały sektor drogowego transportu towarów w UE to ponad 536 tys. firm, które w zależności od kraju generują od 0,7% do 9,3% PKB, a średni udział przychodów drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem wynosi 22,6%. Biorąc przy tym pod uwagę fakt, że według danych Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) w Unii Europejskiej brakuje kierowców w transporcie drogowym, a według prognoz Fraunhofer Institute for Logistics – IML w perspektywie najbliższych 10 lat tylko w Niemczech zabraknąć może 150 tys. kierowców pojazdów ciężarowych, wszelkie ograniczenia branży będą miały daleko idące

¹ Report on logistics in the EU and multimodal transport in the new TEN-T corridors, European Parliament, Brussels, 2015/2348 (INI), 13 December 2016.

konsekwencje w europejskim podziale pracy i zwiększaniu asymetrii w różnych segmentach gospodarki.

W związku z powyższym uważamy, że zaburzenie europejskiego systemu transportu drogowego, do jakiego może dojść w wyniku zmian podstawowych wartości i swobód konstytuujących funkcjonowanie Unii Europejskiej, byłoby niekorzystne rozwojowo dla Wspólnoty i mogło prowadzić do dalszych izolacji i protekcjonizmów w pozostałych politykach wspólnotowych, tworząc oddzielne byty, a nie wspólnotową wartość.

Raport został opracowany w oparciu o najbardziej porównywalne i aktualne dane ze statystyk europejskich, a ich podstawowym źródłem była baza danych statystycznych Eurostatu. Raport został podzielony na cztery główne części. Rozdział pierwszy zawiera przegląd obecnego stanu sektora drogowego w Europie. Rozdział drugi opisuje nowe regulacje płacy minimalnej wdrażane przez Francję i Niemcy. Rozdział trzeci przedstawia metodologię zastosowaną do opracowania analizy. Wreszcie, rozdział czwarty przedstawia podane w syntetycznej formie wnioski i rekomendacje.

Ufamy, że przedkładany Raport będzie wkładem w dalszy i potrzebny rozwój Unii Europejskiej.

*Prof. Konrad Raczkowski
Prof. Friedrich Schneider
Prof. Florent Laroche*

Warszawa, Linz, Lyon, Luty 2017

1. Sektor transportu drogowego w Europie – stan i perspektywy rozwoju

1.1. Europejskie ramy prawne

Pomimo, że zręby polityki transportowej były jedną z pierwszych zainicjowanych dziedzin w ramach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, to dobrowolne ustanowienie polityki transportowej nie zostało ustanowione w ramach zgody państw członkowskich, a nakazu, płynącego z wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z maja 1985 r., który uznał de facto winę Rady Unii Europejskiej, za wieloletni brak opracowania polityki transportowej. W ten sposób do 1992 r. zbudowano podwaliny polityki transportowej UE, ustanawiając m.in. w traktacie z Maastricht sieci transeuropejskie i obowiązek otwarcia wewnętrznych rynków transportowych na konkurencję. Dodatkowo w 2011 r. Komisja Europejska wydała tzw. trzecią Białą Księgę „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”² (pierwsza była wydana w 1992 r., a druga w 2001 r.), gdzie określono niezbędne i konieczne działania w zakresie usuwania barier transportowych w Europie i budowy zintegrowanych sieci transportowych. Główne filary strategii rozwoju transportu w UE tworzą³:

- dobrze funkcjonujący rynek wewnętrzny (który wymaga ujednoczenia oraz ograniczenia liczby nadmiarowych przepisów, żeby zmniejszyć obciążenia administracyjne i podnieść globalną konkurencyjność firm działających w krajach UE);
- uczciwa konkurencja i prawa pracowników (gdzie różne krajowe inicjatywy ukierunkowane na socjalną ochronę pracowników, mogą mieć negatywny wpływ na cały rynek wewnętrzny i przeczyć zasadom sprawiedliwych warunków biznesowych dla operatorów transportowych);
- dekarbonizacja (w myśl realizacji globalnego porozumienia Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu COP21 zawartego w Paryżu w dniu 12 grudnia 2015 r.⁴. – poprzez ograniczenie emisji CO₂ głównie z samochodów ciężarowych, poprzez zwiększenie efektywności infrastrukturalnych i obniżkę kosztów funkcjonowania dla firm),
- digitalizacja (poprzez wprowadzenie standaryzacji i interoperacyjności, zwłaszcza w zakresie elektronicznego pobierania opłat drogowych).

1.2. Dynamika rynku transportu drogowego

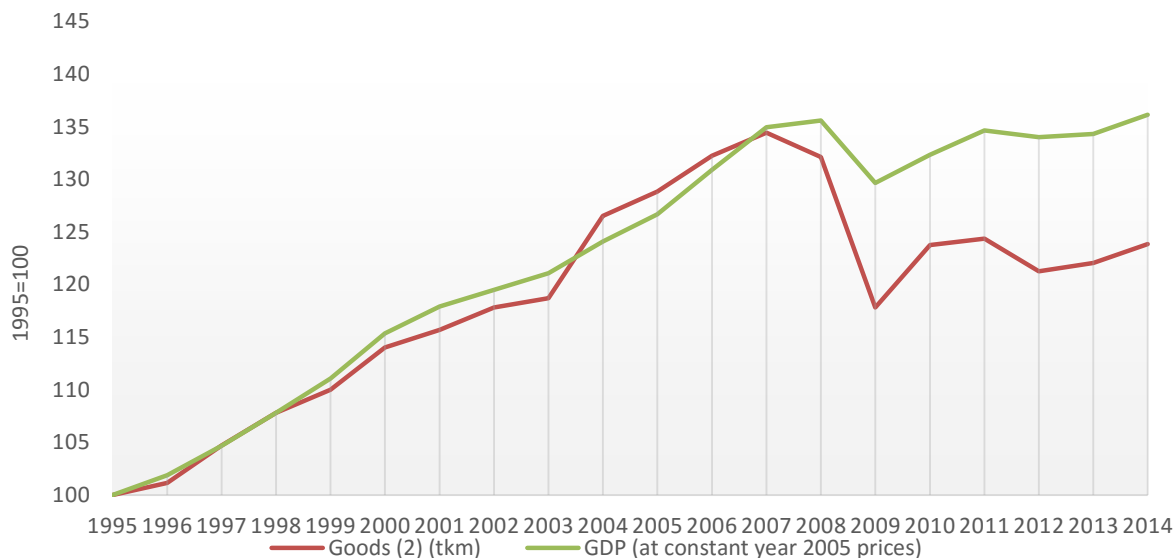
W całym sektorze transportu drogowego w UE jest zatrudnionych 2,9 mln pracowników, a zgodnie z metodyką statystyki transportu drogowego wynikającą z Rozporządzenia Rady

² Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, KOM(2011) 0144 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 28.3.2011.

³ A Road Transport Strategy for Europe, https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road-initiatives_fi (data dostępu 16.01.2017). Pełniejszy opis polityki transportowej UE dostępny jest pod adresem: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050601/04A_FT\(2013\)050601_PL.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050601/04A_FT(2013)050601_PL.pdf).

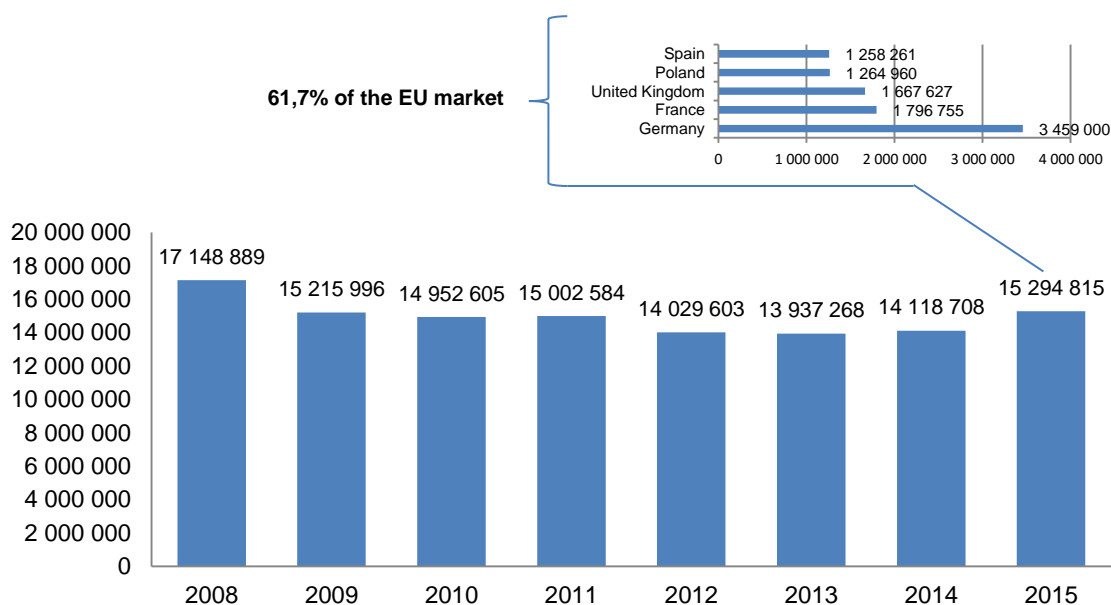
⁴ Framework Convention on Climate Change, United Nations, Paris, 12 December 2015.

(WE) nr 1172/98 z dnia 25 maja 1998 roku w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, od 2014 następuję widoczny wzrost drogowych przewozów towarowych i jak się wydaje może to być powrót do trendu przed kryzysowego 2008+ (rys. 1 i 2).



Rys. 1. Wpływ drogowego transportu towarów w UE w latach 1995-2014.

Źródło: Statistical pocketbook 2016, Mobility and Transport, [European Commission](#)



Rys. 2. Drogowy transport towarów w UE w latach 2008-2015 (tys. ton).

Źródło: opracowanie na podstawie danych Eurostat „Goods transport by road” oraz danych statystycznych z niemieckiego Urzędu Statystycznego.

Kraje Unii Europejskiej charakteryzują się dużym zróżnicowaniem potencjału gospodarczego (tab. 1). Pod względem wielkości Produktu Krajowego Brutto dominują Niemcy i Francja. Ich łączny udział w PKB Unii Europejskiej w roku 2013 wyniósł 36,4%. Pozostałymi krajami, których PKB wynosi ponad 1 bln EUR są: Wielka Brytania, Włochy i Hiszpania. Mediana PKB wynosi 175,2 mln EUR, co oznacza, iż w roku 2013 najbardziej zbliżoną do przeciętnej wielkości gospodarki w UE miała Grecja (180,6 mld EUR) oraz Portugalia (170,3 mld EUR).

Niemcy i Francja są również liderami w UE w drogowym transporcie towarów. Niemcy charakteryzują się najwyższym wolumenem przewozów (2.938 mln ton) oraz ilością osób zatrudnionych w branży (409,9 tys. osób). Francja natomiast jest liderem pod względem wielkości przychodów (43,7 mld EUR).

Krajami najbardziej zbliżonymi do mediany pod względem wielkości przychodów branży drogowy transport towarów są Dania (5,5 mld EUR) i Węgry (4,8 mld EUR). Pod względem wolumenu przewozów mediana w UE przypada Rumunii (191,6 mln ton). Z kolei pod względem wielkości zatrudnienia najbardziej zbliżonymi krajami do wartości środkowej dla UE są Austria (57,9 tys.) i Bułgaria (55,7 tys.). Natomiast w przypadku liczby przedsiębiorstw najbardziej zbliżonymi do mediany są Finlandia (10,4 tys.) oraz Portugalia (8,3 tys.).

Tab. 1. Drogowy transport towarów w krajach UE w roku 2013 na tle PKB

Państwo	PKB (mln EUR)	Drogowy transport towarów			
		Obroty (mln EUR)	Wolumen przewozów (tys. ton)	Zatrudnienie (tys.)	Liczba przedsiębiorstw
Austria	322 539	9 087	325 475	57,9	6 570
Belgia	391 712	10 990	300 608	59,9	8 201
Bułgaria	42 012	2 904	160 127	55,7	10 575
Chorwacja	43 487	1 204	67 512	20,1	5 891
Cypr	18 118	129	16 122	1,9	895
Czechy	157 742	7 486	351 517	113,9	30 739
Dania	258 743	5 453	173 917	32,8	5 150
Estonia	18 890	1 259	31 080	15,1	2 873
Finlandia	203 338	6 024	274 637	45,5	10 370
Francja	2 115 256	43 679	1 999 869	351,8	37 676
Grecja	180 654	2 668	480 794	34,8	19 351
Hiszpania	1 025 634	29 996	1 124 480	305,8	108 173
Holandia	652 748	19 275	604 692	113,5	11 156
Irlandia	180 209	2 855	107 222	19,8	3 939
Litwa	35 002	3 260	52 346	52,8	4 891
Luksemburg	46 353	1 201	51 480	7,6	461
Łotwa	22 816	1 389	60 610	23,9	3 310

Malta	7 631	103	n/a	1,1	404
Niemcy	2 826 240	39 194	2 938 702	409,9	35 852
Polska	394 721	20 281	1 300 608	293,6	77 141
Portugalia	170 269	4 796	148 177	58,8	8 287
Rumunia	144 254	6 083	191 554	113,8	22 622
Słowacja	74 170	2 961	129 032	38,9	8 105
Słowenia	35 917	2 118	65 340	20,4	5 561
Szwecja	435 752	11 191	281 177	75,9	15 006
Węgry	101 483	4 813	169 211	65,1	14 149
Wlk. Brytania	2 048 328	28 222	1 507 108	242,5	33 527
Włochy	1 604 599	42 562	1 023 872	304,9	72 723
Razem UE 28	13 558 618	311 181	13 937 269	2 938,0	563 598
Mediana	175 239	5 133	191 554	56,8	9 329

Źródło: Eurostat

Z badań Transport Intelligence ujętych w ramach „European Road Freight Transport 2016” wynika, że rynek transportu drogowego w UE jest bardzo rozdrobniony i podzielony. Charakteryzuje się dużą segmentacją, w ramach różnych modeli biznesowych, gdzie dziesięciu największych przedstawicieli posiada zaledwie 10% całego rynku. Nie można zatem mówić o monopolu, lecz o frachcie drogowym małych i średnich firm (często firm rodzinnych), które tworzą miejsca pracy, ponoszą duże nakłady rozwojowe związane z zakupem i modernizacją taboru samochodowego i zmagają się z rosnącymi kosztami pracy. Ponieważ duża część działalności wytwórczej jest ulokowana w Europie Środkowej i jest komplementarna wobec firm matek, czy firm partnerskich w Europie Zachodniej, to naturalnym czynnikiem – zwłaszcza w czasie adekwatnego wzrostu gospodarczego poszczególnych państw, jest wzrastający popyt na międzynarodowe przewozy drogowo. Pamiętając, że o różnicach w rozwoju danego rynku i stopniu, w jakim rośnie konkretna firma decydują m.in. ceny ropy naftowej, fuzje i przejęcia, a także kursy walutowe i kontraktowość przyjmowanych zleceń, można przyjąć, że rynek transportowy w UE w latach 2015-2016 wzrastał średnio 2-3% rocznie, przy czym był to realny wzrost w roku 2015 na poziomie 2,7%, a w roku 2016 na poziomie 2,4% (tab. 2)⁵.

Tab. 2. Całkowita wielkość rynku i wzrostu w transporcie drogowym UE (euro)

Lata	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transport drogowy (m)	274995.00	284705.00	296642.00	294389.00	297511.00	305979.00	313694.00	320453.00
Wzrost nominalny (%)	nd	3,50%	4,20%	- 0,80%	1,10%	2,80%	2,50%	2,20%
Wzrost realny (%)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	2,70%	2,40%

Źródło: Transport Intelligence, Last update: 01/12/2016

⁵ European Road Freight Transport 2016, Transport Intelligence, Bath 2016.

1.3. Przegląd polityki infrastruktury drogowej w Europie

Sektor transportu drogowego w Europie jest fundamentem jednolitego rynku, stanowiąc o swobodzie i możliwości przepływu zwłaszcza towarów, ale także usług, czy pracowników. Jednym z głównych priorytetów Komisji Europejskiej słuszne jest zmniejszanie luki inwestycyjnej w Europie, poprzez m.in. uruchamianie licznych projektów transportowych (ponad 10% Financial Framework 2014-2020 przeznaczonych ma zostać na projekty transportowe). Tylko z programu Connecting Europe Facility (CEF) przyznano w budżecie UE na lata 2016-2020 kwotę 24,05 mld Euro na współfinansowanie projektów transeuropejskich sieci transportowych (Trans-European Transport Networks – TEN-T). Jedną z inicjatyw w ramach tego współfinansowania, a w ramach instrumentu „Łącząc Europę” jest pakiet 195 projektów transportowych ogłoszonych przez KE w dniu 17 czerwca 2016 r., gdzie szacowane łączne zaangażowanie w ramach dwóch stron współfinansowania wynosi 16,3 mld Euro⁶. Ponad 15% towarów w eksporcie i blisko 18% w imporcie jest przemieszczane w międzynarodowym handlu towarami UE, co sprawia, że obok sektora transportu lotniczego (ok. 30% w eksporcie) i morskiego (51%), drogowe środki transportu stanowią istotny element ogólnego sektora transportu UE.

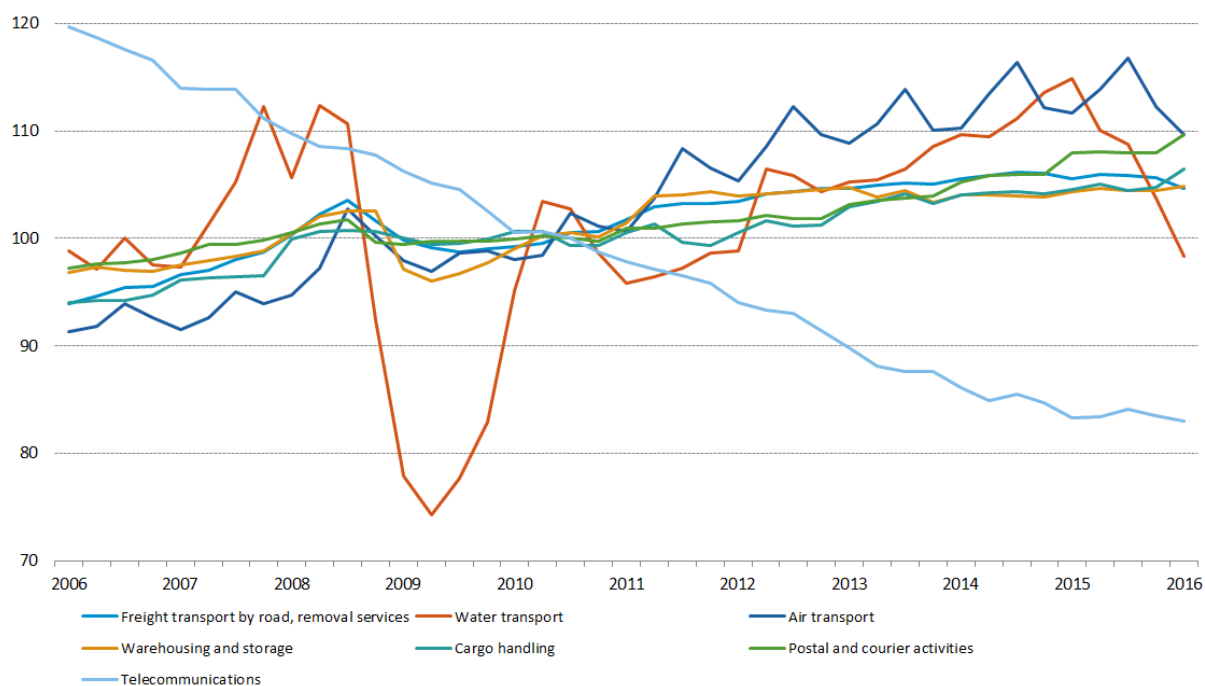
Oczekuje się, że zapotrzebowanie na transport drogą lądową w Europie zwiększy się w ciągu najbliższych lat znacząco. W ciągu 20 lat niezbędne jest poniesienie nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę transportową w UE o minimalnej wartości 1,5 bln Euro, przy czym do roku 2020 niezbędne jest wydatkowanie co najmniej 500 mld Euro, potrzebnych na wykonanie głównych funkcji w ramach TEN-T. Należy przy tym zauważyć, że interoperacyjność przewozów drogowych, nie może się odbyć bez większej i koniecznej liberalizacji transportu drogowego w UE, a to wymaga wspólnotowych regulacji w ułatwieniu transgranicznego przemieszczania pojazdów – zwłaszcza w zakresie uniwersalności i możliwości posługiwania się jednym transponderem (zamiast używanych obecnie kilku, czy kilkunastu), opartym na wspólnej technologii (DRC lub GPS/GSM)⁷, czy pełnej konkurencyjności świadczonych usług. Do tego potrzebne jest pełne stosowanie zasady pomocniczości w przekraczaniu granicy pomiędzy wszystkimi państwami UE, co ułatwiłoby prowadzenie efektywnego załadunku (np.: załadunek i przemieszczanie 44 tonowych ciężarówek, zamiast 40 tonowych), transportu i konkurencji. Dodatkowo po wprowadzeniu pierwszych legislacji w Szwecji oraz Finlandii zezwalającej na przemieszczanie po drogach ultra długich ciężarówek (LHVs) – 25,25 metrów (European Modular System – EMS truck), zamiast aktualnie znormalizowanych 18,85 metrów (ciągnik z naczepą) – polityka transportowa UE będzie musiała zderzyć się z oceną i ewentualnym wdrożeniem nowych

⁶ Zob. Commission injects €6.7 billion into transport infrastructure to boost jobs and growth, European Commission - Press release, Brussels, 17 June 2016.

⁷ Road transport in the single market - identifying challenges and the way forward, BusinessEurope, Position Paper, 6 December 2016.

możliwości transportu, które jeżeli wejdą w życie, z pewnością zwiększą wolumen przewożonych towarów drogowymi środkami transportu.

Wskaźnik cen usług transportowych powrócił w drugiej połowie 2011 roku do wartości z roku 2008 i wykazywał minimalną tendencję wzrostową do roku 2015, w którym nastąpiło niewielka obniżka cen usług transportowych, prawdopodobnie w ramach większej konkurencji (rys. 3).

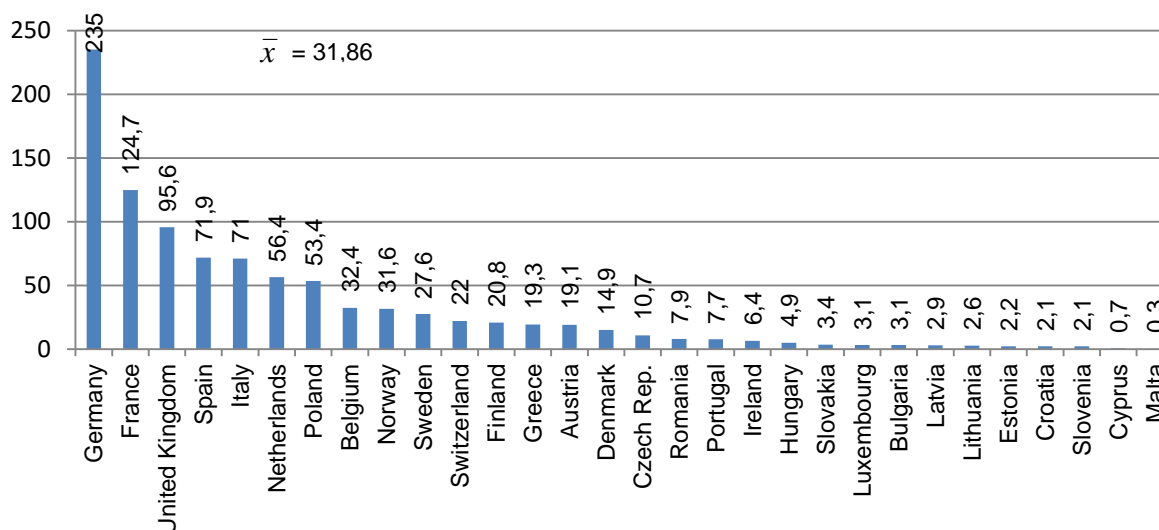


Rys. 3. Wskaźnik cen usług transportowych i komunikacyjnych w UE

Źródło: dane z Eurostat

1.4. Główne podmioty sektora transportu drogowego

Wielkość całego sektora usług logistycznych w Europie (28 państwach UE oraz Szwajcarii i Norwegii) szacowana była w 2014 r. na 960 mld Euro, co odpowiadało przewozowi 18,6 mld ton towarów. Zdecydowanym liderem usług logistycznym pod względem wartości są Niemcy (235 mln Euro), a w dalszej kolejności Francja (124,7 mln Euro), Wielka Brytania (95,6 mln Euro), Hiszpania (71,9 mln Euro) oraz Włochy (71 mln Euro). Oznacza to, że średnia europejska wartość usług logistycznych w 2014 r. była na poziomie 31,8 mld Euro – rys. 4.



Rys. 4. Wielkość rynku logistycznego w Europie w 2014 r. (mld Euro)

Źródło: Top 100 in European Transport and Logistics Services 2015/2016, Fraunhofer, Nürnberg

Zgodnie z corocznie sporządzanym rankingiem 100 największych przedsiębiorstw logistycznych za lata 2015/2016 wśród firm na świecie (w tym sektorze), w pierwszej piątce znajdują się aż dwie firmy niemieckie, z tego jedna jest liderem rankingu. W stosunku do badań za lata 2013/2014 świadczy to o rosnącej roli przedsiębiorstw niemieckich w tym segmencie rynku ponieważ wówczas w pierwszej piątce rankingu światowego znajdowało się tylko jedno przedsiębiorstwo z tego kraju.

Odnosząc się do europejskiego rynku firm w branży logistycznej to z całą odpowiedzialnością można stwierdzić, że zgodnie ze wspomnianym już wcześniej rankingiem 2015/2016 w pierwszej 10 firm logistycznej w Europie dominują firmy niemieckie i francuskie (Tab. 3). To bardzo stabilna pozycja widoczna również w latach poprzednich.

Tab. 3. Ranking europejskich firm transportowych i logistycznych 2015/2016.

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	kraj pochodzenia
1	Deutsche Post DHL (Group)	Niemcy
2	DB Mobility Logistics AG	Niemcy
3	Maersk A/S (ocean carrier)	Dania
4	Kuehne + Nagel International AG	Szwajcaria
4	DB Schenker Logistics (part of DB Mobility Logistics AG)	Niemcy
5	SNCF SA (FR)	Francja
6	La Poste (Group)	Francja

7	CMA-CGM SA) (ocean carrier)	Francja
8	The Royal Mail Holdings Plc.	Wielka Brytania
9	UPS Europe NV	Belgia
10	DSV A/S	Dania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Top 100 in European Transport and Logistics Services 2015/2016, Fraunhofer, Nürnberg

1.5. Przegląd rynku transportu drogowego w krajach UE

Zgodnie ze standardową klasyfikacją towarów do celów statystyk transport (NTS)⁸, głównymi przewożonymi towarami w UE w 2015 r. były (i będą) rudy metali oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (25,3%), inne niemetaliczne wyroby mineralne (12%), produkty spożywcze, napoje i tytoń (11,9%), a także szeroko definiowane produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa (9,1%) – tab. 4.

Tab. 4. Drogowy transport w UE wg grup towarów w latach 2011-2015 (tys. ton)

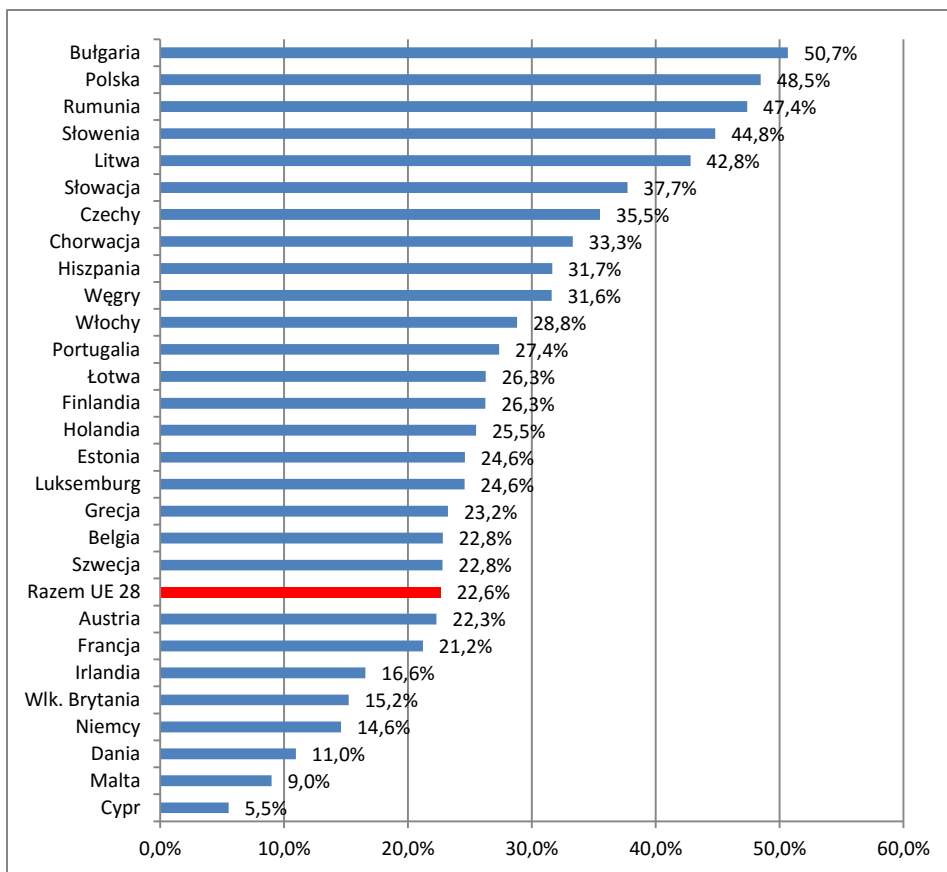
NST 2007	2011	2012	2013	2014	2015	Share in total 2015 (%)
01 Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishing products	1 225 334	1 224 461	1 231 559	1 290 398	1 301 473	9,1
02 Coal and lignite; crude petroleum and natural gas	178 160	167 578	184 455	109 093	152 983	1,1
03 Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium	4 269 655	3 621 346	3 515 161	3 629 088	3 628 419	25,3
04 Food products, beverages and tobacco	1 616 887	1 639 575	1 647 432	1 626 498	1 712 824	11,9
05 Textiles and textile products; leather and leather products	66 504	67 652	71 238	63 782	66 692	0,5
06 Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media	594 906	552 833	564 975	563 722	580 970	4,1
07 Coke and refined petroleum products	514 429	510 642	473 715	470 489	505 304	3,5
08 Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products ; nuclear fuel	585 177	573 134	535 794	561 425	570 524	4,0
09 Other non metallic mineral products	2 072 062	1 865 269	1 777 052	1 770 512	1 725 549	12,0
10 Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment	581 341	554 223	544 150	549 051	530 355	3,7

⁸ Rozporządzenie Komisji (WE) NR 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniające dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu

11	Machinery and equipment n.e.c.; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus n.e.c.; radio, television and communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks	297 236	274 404	262 201	261 627	272 227	1,9
12	Transport equipment	240 326	233 202	235 281	255 229	265 291	1,9
13	Furniture; other manufactured goods n.e.c.	105 592	96 531	95 518	103 489	109 348	0,8
14	Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes	1 098 067	1 105 930	1 099 720	1 135 387	1 120 856	7,8
15	Mail, parcels	177 831	174 791	173 104	170 614	184 396	1,3
16	Equipment and material utilized in the transport of goods	253 247	263 228	255 648	279 023	297 687	2,1
17	Goods moved in the course of household and office removals; baggage and articles accompanying travellers; motor vehicles being moved for repair; other non market goods n.e.c.	120 225	128 084	139 135	148 026	158 842	1,1
18	Grouped goods: a mixture of types of goods which are transported together	657 355	700 912	818 687	810 655	784 776	5,5
19	Unidentifiable goods: goods which for any reason cannot be identified and therefore cannot be assigned to groups 01-16	170 184	125 753	158 665	161 665	206 321	1,4
20	Other goods n.e.c.	193 444	162 426	167 822	176 021	159 385	1,1

Źródło: Eurostat (online data code: road_go_ta_tg).

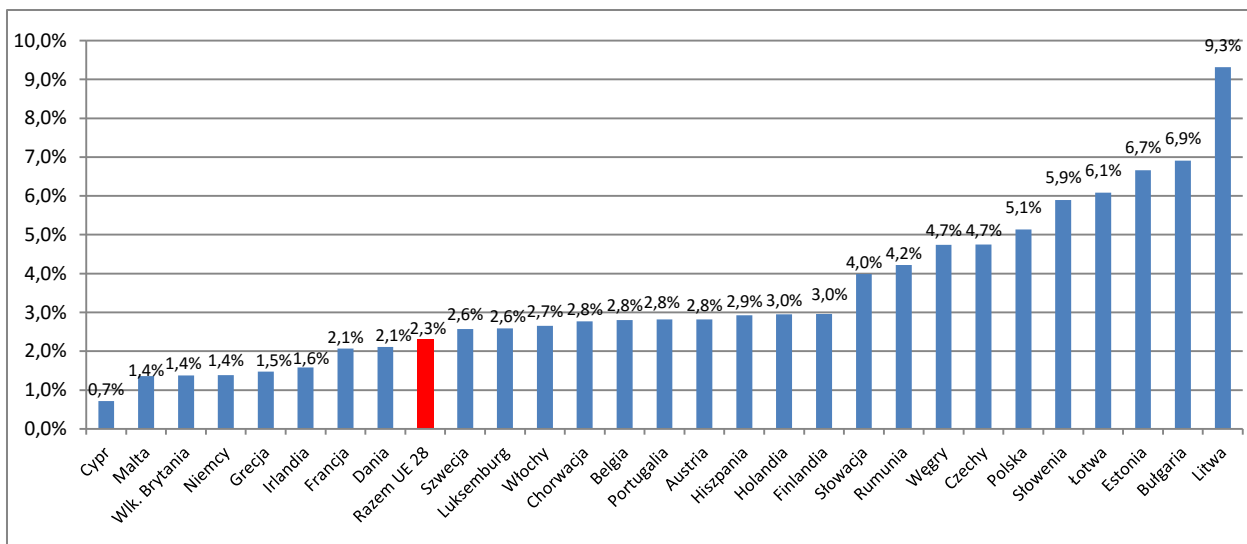
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem dla poszczególnych krajów UE waha się od 5,5% (Cypr) do 50,7% (Bułgaria), przy czym udział ten dla całej Unii wynosi 22,6% (rys. 5-7). Mediana wartości dla wszystkich krajów UE ma wartość 25,9%, co odpowiada średniemu udziałowi w Finlandii (26,3%) i Holandii (25,5%). Wśród krajów, dla których znaczenie drogowego transportu towarów jest największe znajdują się przede wszystkim kraje Europy Środkowo-Wschodniej (Bułgaria, Polska, Rumunia, Litwa). Najniższy udział z kolei mają niewielkie kraje, będące wyspami (Cypr, Malta), lub też duże kraje o wysokim potencjale gospodarczym (Niemcy, Wlk. Brytania).



Rys. 5. Udział przychodów drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem w poszczególnych krajach UE w roku 2013

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Eurostat

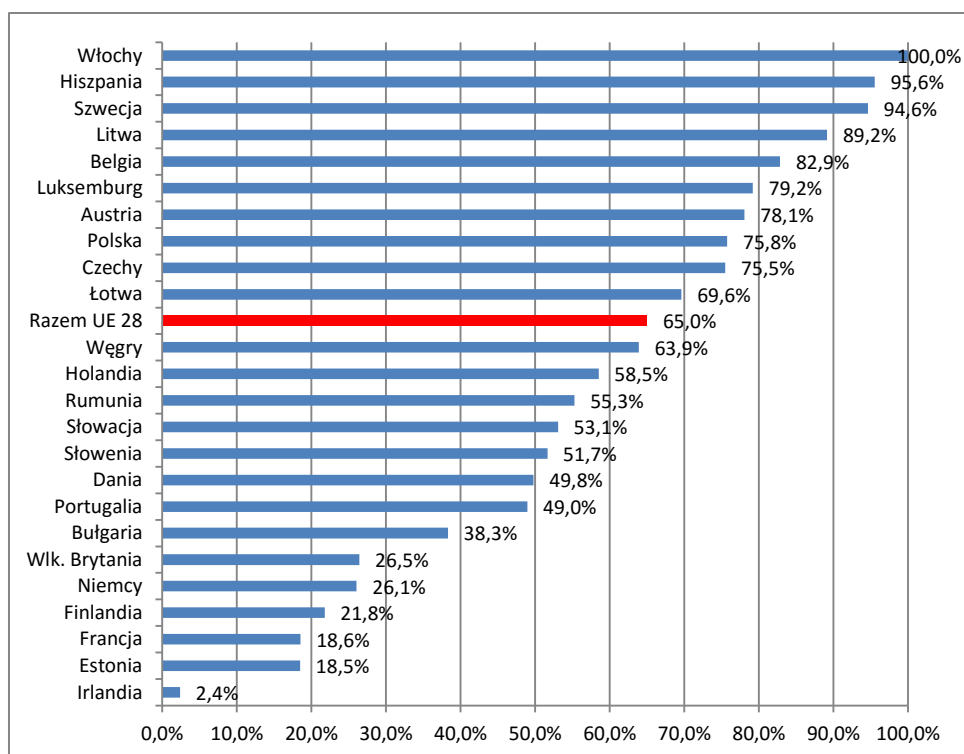
Udział drogowego transportu towarów w relacji do wielkości Produktu Krajowego Brutto dla poszczególnych krajów UE waha się od 0,7% (Cypr) do 9,3% (Litwa), przy czym udział ten dla całej Unii wynosi 2,3% - rys. 8. Mediana wartości dla wszystkich krajów UE ma wartość 2,8%, co odpowiada udziałowi w PKB w Chorwacji, Belgii, Portugalii oraz Austrii. Wśród krajów, dla których znaczenie drogowego transportu towarów dla gospodarki jest największe znajdują się przede wszystkim kraje bałtyckie (Litwa, Łotwa i Estonia) oraz Bułgaria. Najniższy udział, podobnie jak w przypadku udziału w transporcie ogółem, mają Cypr i Malta (niewielkie kraje, będące wyspami) oraz Wlk. Brytania i Niemcy (największe gospodarki w UE).



Rys. 6. Udział drogowego transportu towarów w PKB krajów UE w 2013 r

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Eurostat

Obszar Francji i Niemiec ma kluczowe znaczenie dla usług kabotażowych realizowanych w Europie. Dla 17 krajów należących do UE kabotaż realizowany na terenie tylko tych dwóch Państw stanowi od 49% do 100% usług kabotażowych ogółem. Dla 3 krajów (Włochy, Hiszpania i Szwecja) udział ten wynosi ponad 90%. Mediana wartości wynosi 56,9% i jest najbardziej zbliżona dla Holandii (58,5%) i Rumunii (55,3%). Wyższy udział kabotażu realizowanego w Niemczech i we Francji w porównaniu do całej Unii ma 10 krajów (rys. 7).



Rys. 7. Udział kabotażu realizowanego na terenie Niemiec i Francji w wolumenie przewozów kabotażu ogółem w poszczególnych krajach UE w roku 2010

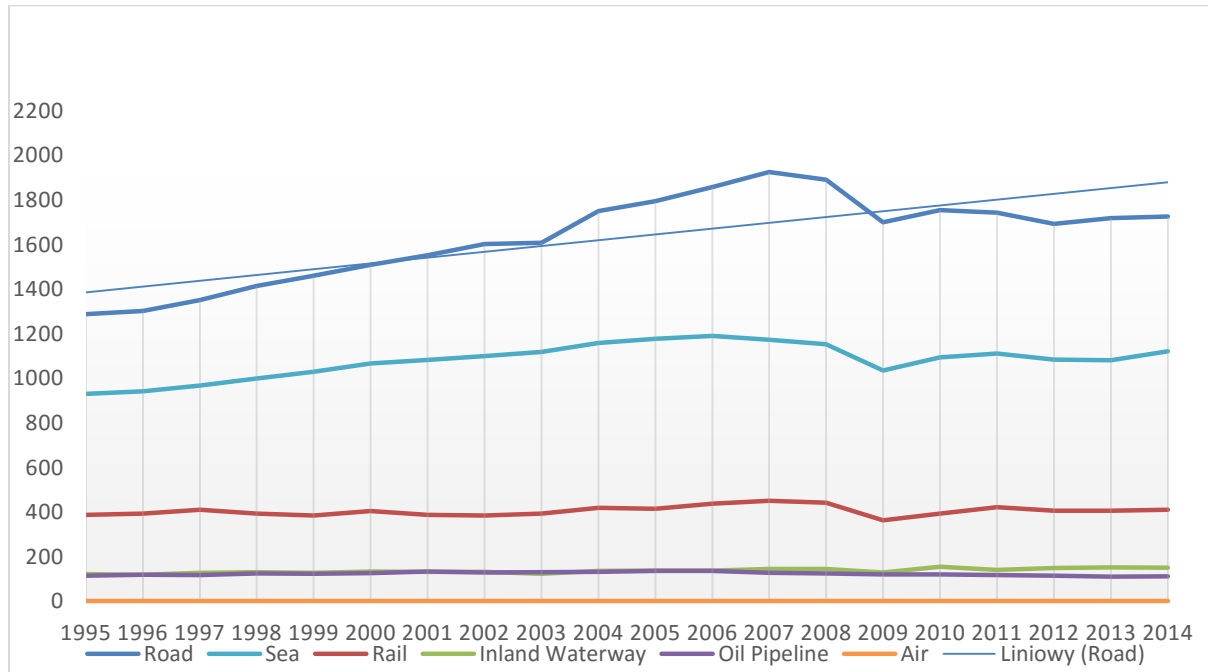
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Eurostat

1.6. Perspektywy rynku transportu drogowego na lata 2020-2030

Digitalizacja i planowanie w czasie rzeczywistym, nowoczesne technologie bezpieczeństwa i “eco” oraz elastyczne zarządzanie w ramach synerгии współpracy, będą wyznacznikami transportu drogowego i kolejowego w 2030 r⁹. Można oczekiwać, że zapotrzebowanie na usługi transportowe w Europie podwoi się do 2050, a cała logistyka będzie dobrze zaplanowana i ujęta w gorset regulacji Unii Europejskiej. Nie można wykluczyć powołania dużych, międzyregionalnych centrów dystrybucyjnych, w pełni skomunikowanych i zarządzających popytem towarowym (na wzór np: giełd papierów wartościowych i handlu wysokich częstotliwości – *High Frequency Trading, HFT*). Transport oparty o koncentrację informacyjną, komunikacyjną oraz odnawialnych klastrów energetycznych (smart grids) wydaje się być wyznacznikiem w pełni intermodalnego transportu, zarówno na średnich odcinkach (do 300 km), jak i długotystansowo. W perspektywie długookresowej istnieje duże prawdopodobieństwo przesunięcia transportu w kierunku kolejowym (jednakże na dzień dzisiejszy skala tej gałęzi jest bardzo niska – rys. 8), jednak w ramach pełnej integracji wszystkich korytarzy transportowych (zarówno drogowych, powietrznych, kolejowych i

⁹ Vision of the Future: Transportation and Logistics 2030, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, IML, Daimler AG, DB Mobility Logistics AG, Dortmund, Stuttgart, Frankfurt am Main, February 2014.

morskich)¹⁰ i przy większym zapotrzebowaniu na częstszą realizację usług transportowych drogą lądową w ramach odcinków krótkich i średnich. Nakreślona krzywa trendu (rys. 5) dla samochodowych usług transportowych pozwala jednoznacznie do takiego twierdzenia.



Rys. 8. Wielkość rynku logistycznego w Europie w latach 1995-2014 r. (mln tonokilometrów)
 Źródło: Statistical pocketbook 2016, Mobility and Transport, [European Commission](#)

¹⁰ B. Rath, C. Seibt, Freight Vision 2050, EFP Brief No. 231, University of Applied Sciences Upper Austria, Vienna University of Economics and Business, Austria, February 2012.

2. Szanse i zagrożenia wynikające z nowych regulacji prawnych w europejskim transporcie drogowym

2.1. Swoboda przedsiębiorczości w ramach jednolitego rynku europejskiego

Jednym z najważniejszych, a w zasadzie podstawowych pojęć prawa gospodarczego Unii Europejskiej jest rynek wewnętrzny, zdefiniowany jako "obszar bez granic wewnętrznych, na którym zostaje zapewniony wolny przepływ towarów, osób, usług i kapitału"(art. 26 ust. 2 TFUE oraz art. 3 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej). Jednocześnie zakazane jest zarówno ograniczanie przedsiębiorczości obywateli danego państwa członkowskiego na terenie innego państwa członkowskiego (art. 49 TFUE), jak i zakazane są ograniczenia w swobodnym świadczeniu usług wewnątrz UE w odniesieniu do obywateli państw członkowskich mających swoje przedsiębiorstwo w państwie członkowskim innym, niż państwo odbiorcy świadczenia usług (art. 56 TFUE). Co do zasady swoboda przedsiębiorczości wiąże się z rejestracją danej działalności gospodarczej o charakterze trwałym w państwie przyjmującym, natomiast swoboda świadczenia usług nie jest sformalizowana i nie wymaga trybu rejestrowego, jeżeli nie posiada charakteru trwałości.

Zdawać by się mogło, że te podstawowe cztery swobody, a zwłaszcza swoboda świadczenia usług i swoboda przedsiębiorczości posiadają tak silne i niepodważalne normy prawa zwyczajowego, że istnieje ich pełna synergia w ramach prawa stanowionego. Tymczasem w ostatnich latach zbyt często obserwować można próby regulacji rynku i ochrony rynków krajowych, poprzez de facto kwestionowanie podstawowych pojęć i idei, które konstytuowały całą Unię Europejską. Takim podejściem jest subiektywne tworzenie prawa w ramach powstałych ustaw o płacy minimalnej (2015 – Niemcy; 2016 – Francja). Należy przy tym zauważyć, iż płaca minimalna nie jest niczym nowym i obowiązuje w większości państw członkowskich UE, a jednocześnie w 26 spośród 34 państw OECD, dlatego pierwotne zmiany, które redukują efekt niskich wynagrodzeń, nie wzbudziły specjalnego zainteresowania. Poważne zaniepokojenie pojawiło się wówczas, kiedy Niemcy przedstawiły bardzo szeroką interpretację nowych regulacji, w szczególności nakładając wymogi „stosowania godzinowej stawki minimalnej w przypadku przewoźników mających swoją siedzibę poza RFN, a wykonujących operacje transportowe na terytorium RFN, niezależnie od charakteru tej operacji (kabotaż, transport międzynarodowy do/z RFN, tranzyt rzeczy i osób). Według tej interpretacji wystarczającym kryterium dla nałożenia obowiązku o płacy minimalnej według niemieckiej stawki (8,50 EUR/godz.) jest – związane z wykonywaniem pracy – przebywanie, choćby krótkotrwale, na terytorium Niemiec (zasada terytorialna w interpretacji przepisów)”¹¹. Uznano tym samym w sposób automatyczny kierowców za pracowników delegowanych, jeżeli wykonują oni pracę na danym terytorium objętym

¹¹ Niemiecka ustawa o płacy minimalnej MiLoG, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa, dn. 03.12.2015.

konkretną legislacją i nałożyły szereg opresyjnych ram, które zaprzeczają pełnemu rozwojowi UE, wprowadzając nieuzasadnione utrudnianie, a nawet uniemożliwianie świadczenia usług zarówno w Niemczech, jak i we Francji. Ponieważ analogiczne regulacje zostały również wprowadzone we Włoszech, a w takich państwach, jak Belgia, Luksemburg oraz Holandia trwają prace analityczno-planistyczne w zakresie możliwości własnych wdrożeń podobnych regulacji, konieczne jest dostrzeżenie negatywnych konsekwencji takich działań, które prowadzą do nieuprawnionej ingerencji w swobody wspólnego rynku Unii Europejskiej. Dodatkowo, „przepisy te, co wielokrotnie podkreśla się w środowisku pracodawców, stanowią daleko posuniętą ingerencję w stosunki prawa pracy w danym państwie członkowskim poprzez podważenie treści obowiązujących umów o pracę, układów zbiorowych pracy a nawet harmonogramów pracy poszczególnych grup zawodowych pracowników w sektorze prywatnym i państwowym”¹². Z tego względu już w 2015 r. z inicjatywy Polski, 11 państw członkowskich UE, takich jak: Bułgaria, Chorwacja, Republika Czeska, Estonia, Grecja, Litwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry podpisały wspólny list, który został przekazany zarówno Federalnemu Ministrowi Pracy i Spraw Społecznych RFN, jak i Federalnemu Ministrowi Transportu i Infrastruktury Cyfrowej RFN, w którym wyrażono daleko idące zaniepokojenie związane z negatywnym wpływem przyjętych przez Niemcy regulacji prawnych na cały sektor transportowy w UE.

2.2. Główne założenie ustawy o płacy minimalnej MiLoG oraz Loi Macron

W dniu 1 stycznia 2015 r. w Niemczech weszła w życie Ustawa o Płacy Minimalnej (*Mindestlohngesetz*), która nakłada na każdego pracodawcę w Niemczech i za granicą obowiązek zapłaty każdemu pracownikowi zatrudnionemu w Niemczech wynagrodzenie wynoszące przynajmniej 8,50 EUR brutto za godzinę. „Ustawa ta stosuje się do wszystkich pracowników na terytorium RFN, w tym pracowników zatrudnionych przed przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich UE. Tym samym MiLoG ingeruje w działanie unijnego rynku wewnętrznego, ma bowiem wpływ na korzystanie przez takie przedsiębiorstwa ze swobody świadczenia usług i swobody przepływu towarów. Szczególnie dotknięte zostały przez MiLoG przedsiębiorstwa transportowe, mające siedzibę w pozostałych państwach członkowskich (...), zatrudniające szczególnie mobilnych pracowników, wykonujących w różnych państwach członkowskich usługi transportowe. Sprawilo to, że przedsiębiorstwa te oraz szereg państw członkowskich podniosło zarzuty sprzeczności MiLoG ze swobodami unijnego rynku wewnętrznego oraz szczegółowymi regulacjami zawartymi w aktach unijnego prawa pochodnego”¹³. Stanowisko takie

¹² Zob. Rynek pracy kierowców w Polsce, PWC, TLP, Warszawa 2016, s. 17.

¹³ Zob. J. Barcz, Niemiecka ustawa o płacy minimalnej (MiLoG), a transport międzynarodowy w świetle prawa Unii Europejskiej, Transport i Logistyka, Warszawa, 15 lipiec 2015.

podtrzymała Komisja Europejska, która już w dniu 21 stycznia 2015 r. wszczęła wobec RFN procedurę PILOT, a w dniu 6 marca 2015 r. firmy transportowe z kilku państw UE złożyły do Federalnego Trybunału Konstytucyjnego w Karlsruhe, skargę konstytucyjną przeciwko stosowaniu ustawy o płacy minimalnej. Skarżący zarzucili rażącą niezgodność §§ 16, 17 II, 20 MiLoG z prawem europejskim (art. 8 rozporządzenie Rzym I – w zakresie konieczności przedstawiania obszernej dokumentacji i prowadzenia sprawozdawczości – również w transporcie transgranicznym, wykonywanym na podstawie licencji europejskiej), a także oczywistej niezgodności z art. 12 Ustawy Zasadniczej¹⁴. Jednocześnie Komisja Europejska w dniu 19 maja 2015 r. na podstawie art. 258 TFUE wszczęła postępowanie o niewywiązywanie się ze zobowiązań wynikających z Traktatów stanowiących podstawę UE¹⁵ i skierowała do rządu niemieckiego pismo (*letter of formal notice*), w którym określiła zastrzeżenia do ustawy MiLoG z punktu widzenia zgodności z prawem UE. Pomimo, że rząd RFN zawiesił stosowanie postanowień MiLoG w zakresie wymogów administracyjnych i kar pieniężnych dla wszystkich przedsiębiorstw usług transportowych, których siedziba znajduje się poza terytorium Niemiec, to nie uwzględnia ona całego transportu międzynarodowego (za wyjątkiem tranzytu) oraz kabotażu¹⁶, wprowadzając nie tylko niepewność i duże ryzyko w obrocie gospodarczym, ale także podważając ustanowione prawnie fundamenty wspólnego rynku UE.

Federalny Trybunał Konstytucyjny w Niemczech, w wydanym w czerwcu 2015 postanowieniu zauważył konieczność wykorzystania innych możliwości procesowych w badanej sprawie, zauważając przy tym braki i ryzyka wynikające z ustawy MiLoG:

- „...interpretacja i stosowanie ustawy o płacy minimalnej nie są wyjaśnione. Ten brak jasności wyrasta ze spornego w piśmiennictwie zagadnienia, co należy rozumieć pod pojęciem „zatrudnienie w kraju” w rozumieniu §20 MiLoG i czy obowiązek płacy minimalnej dla zagranicznych przedsiębiorstw branży transportowej jest zgodny z prawem unijnym...”;
- „...nadal nie jest wyjaśnione, czy zatrudnienie w kraju ma być rozumiane tak, jak jest ono rozumiane w prawie socjalnym i czy każda praca bez wyjątku, także ta krótkotrwała praca na terytorium RFN, jest zatrudnieniem w kraju, czy też być może jej konkretny czas trwania lub związek z niemieckim systemem ubezpieczeń socjalnych, a także związek z kosztami utrzymania w Niemczech...”.

Istotne jest również, że ustawa MiLoG wprowadza wysokie obciążenia administracyjne, spenalizowane jako wykroczenia, a jednocześnie obciążenia kontrolne, nie tylko ingerujące

¹⁴ Zob. „DD Legal Rechtsanwälte & Steuerberater” constitutional complaint of 6 March 2015.

¹⁵ European Commission. Press release. Strasbourg, 10 May 2015. Transport: Commission launches infringement case on the application of the German Minimum Wage law to the transport sector.

¹⁶ J. Barcz, op. cit.; oraz Aussetzung der Kontrolle und Ahndung von Verstößen nach dem Mindestlohngesetz bei Personen- und Güterbeförderung aus EU- oder Drittstaaten im reinen Transitverkehr. Strona internetowa BMAM (pobrano 15.04.2015 r.).

w prawo pracy innego państwa członkowskiego UE, ale w tajemnicę handlową i know-how firmy. Dodatkowo wprowadza sankcje finansowe za brak przestrzegania ustawy MiLoG, które zgodnie z §21 wynoszą: **do 500 000 euro** (w przypadku niewypłacania należnego wynagrodzenia bądź wypłacania go z opóźnieniem) oraz **do 30 000 euro** w każdym innym przypadku określonym w ustawie (jak np.: naruszenie obowiązków zgłoszeń, obowiązku współdziałania w toku prowadzonej kontroli, potwierdzeń czasu pracy, obowiązku przechowywania i dostępności dokumentacji).

Jednocześnie z dniem 1 lipca 2016 r. weszła w życie we Francji nowa regulacja w zakresie płacy minimalnej, obejmująca również kabotaż i transport międzynarodowy do Francji i z Francji (z wyłączeniem tranzytu), tzw. ustawa Loi Macrona. Francuska regulacja określa płacę minimalną (SMIC), wynoszącą początkowo 9,67 EUR/godzinę, a od 1 stycznia 2017 – 9,76 EUR/godz. Wprowadza jednocześnie liczne bariery prowadzenia działalności gospodarczej w transporcie drogowym, jak konieczność wyznaczenia we Francji przedstawiciela, który będzie reprezentował daną firmę w sprawach kontrolnych. Do tego prowadzenie w języku francuskim dokumentacji rozliczeniowej i potwierdzenia zgłoszenia, a także umowy o pracę. Całość obowiązków związanych ze zgłaszaniem pracownika/ów oddelegowanych do pracy we Francji jest obsługiwana elektronicznie za pomocą systemu SIPSI, jednakże kierowca i tak musi posiadać analogiczne dokumenty papierowe, w trakcie ewentualnej kontroli (zestawienie MiLoG vs Loi Macron zaprezentowano w tab. 5).

Tab. 5. Zestawienie głównych regulacji ustawy o płacy minimalnej w Niemczech i Francji (MiLoG vs Loi Macron)

Wyszczególnienia	Ustawa w sprawie regulacji powszechnej płacy minimalnej (Mindestlohngesetz - MiLoG)	Ustawa Macrona (La Loi Macron)
Wysokość minimalnego wynagrodzenia	<p>Wysokość płacy minimalnej wynosi 8,50 euro brutto za godzinę zegarową. Płacy minimalnej nie stosuje się</p> <ul style="list-style-type: none"> • przez pierwsze sześć miesięcy zatrudnienia do stosunków pracy pracowników, którzy bezpośrednio przed rozpoczęciem zatrudnienia byli trwale bezrobotni w rozumieniu prawa niemieckiego; • do osób zatrudnionych w celu kształcenia zawodowego oraz wolontariuszy 	<p>Zapewnienie płacy minimalnej na poziomie około 9,67 euro brutto za godzinę (9,76 EUR/godz. od 1 stycznia 2017r.), powiększonej o premię związaną z wysługą lat zgodnie z obowiązującymi we Francji przepisami.</p>
Dodatkowe obciążenia administracyjne	<ul style="list-style-type: none"> • konieczność pisemnego zgłoszenia w języku niemieckim, zawierającego szczegółowe informacje dotyczącego okresu zatrudnienia, miejsc gdzie w Niemczech przechowywane są 	<ul style="list-style-type: none"> • na odbiorcy ciąży obowiązek uprzedniego ustalenia, czy wypełniono obowiązki w zakresie zadeklarowania delegowania pracownika do pracy na terenie Francji

	<p>dokumenty, dane dotyczące osoby odpowiedzialnej lub pełnomocnika do doręczeń.</p> <ul style="list-style-type: none"> • podmiot jest zobowiązany do zarejestrowania początku, końca i okresu trwania codziennego czasu pracy tych pracowników nie później niż z upływem siódmego dnia kalendarzowego następującego po dniu wykonania pracy i przechowywania takiego rejestru przynajmniej przez okres dwóch lat, licząc od dnia właściwego dla sporządzenia tego rejestru. • przechowywanie odpowiedniej dokumentacji w pojeździe na wypadek kontroli drogowej. • wyznaczenie na terenie Niemiec osoby odpowiedzialnej lub pełnomocnika do doręczeń 	<ul style="list-style-type: none"> • zgłoszenie oddelegowania pracownika (co najmniej raz na pół roku) – przy czym obowiązek wcześniejszego zgłoszenia jest wymagany w przypadku oddelegowania mającego trwać dłużej niż 7 dni (czyli od 8 dnia). W przypadku, gdy kierowca będzie przebywał we Francji nieprzerwanie nie dłużej niż 7 dni, wystarczy aby miał on przy sobie zaświadczenie o jego oddelegowaniu. • zniesiono ośmiodniowy termin kabotażu, do którego można nie stosować przepisów francuskich, zostanie całkowicie zniesiony. • prowadzenie dokumentacji rozliczeniowej w języku francuskim (m.in. szczegółowej ewidencji czasu pracy oraz potwierdzenie wypłaty minimalnego wynagrodzenia), • dokumentowanie czasu pracy we Francji każdego ze swoich pracowników • przechowywanie odpowiedniej dokumentacji w pojeździe na wypadek kontroli drogowej (m.in. przetłumaczona na język francuski umowa o pracę oraz potwierdzenie zgłoszenia oddelegowania pracownika), • wyznaczenie na terenie Francji swojego stałego przedstawiciela, którego zadaniem będzie kontakt z francuskimi służbami administracyjnymi, przechowywanie stosownej dokumentacji w czasie delegacji pracownika/pracowników oraz w okresie 18. miesięcy po zakończeniu delegacji oraz dopilnowanie by działalność przewoźnika była zgodna z francuskimi przepisami.
<p>Naruszenie tajemnicy przedsiębiorstwa</p>	<p>Organy mogą dokonywać wglądu do umów o pracę, protokołów o dokumentowaniu istotnych warunków pracy, a także do innych dokumentów handlowych, zawierających pośrednio lub</p>	<p>Organy mogą dokonywać wglądu do umów o pracę, protokołów o dokumentowaniu istotnych warunków pracy.</p>

	bezpośrednio informacje o stosowaniu płacy minimalnej.	
Kary pieniężne i ograniczenie dostępu do rynku	Naruszenie przepisów grozi: <ul style="list-style-type: none"> • karą grzywny w wysokości przynajmniej 2500 euro do 300 tys. euro lub za nie wypłacanie w terminie i stosownej wysokości wynagrodzenia może zostać nałożona kara grzywny w wysokości do 500 tysięcy euro, • koniecznością wyłączenia z uczestnictwa w ubieganiu się o udzielenie zlecenia dotyczącego dostawy, robót budowlanych lub świadczenia usług, na adekwatny okres czasu, aż do momentu odzyskania przez nich dokumentowanej wiarygodności. 	Przewidziane sankcje to grzywna w wysokości maksymalnie 750 euro w razie braku zaświadczenia w pojeździe lub jeżeli zaświadczenie jest sporządzone nieprawidłowo i grzywna w wysokości maksymalnie 450 euro w razie braku w pojeździe umowy o pracę.
Zakres oddziaływania	Zgodnie z niemieckimi prawem Pracodawcy z siedzibą w Niemczech i za granicą są zobowiązani do wypłacania swoim pracownikom zatrudnionym w Niemczech wynagrodzenia za pracę w wysokości przynajmniej wynagrodzenia minimalnego.	Francuskimi przepisami prawa pracy (a więc nie tylko przepisami o płacy minimalnej) zostaną objęte wszystkie przewozy kabotażowe na terenie Francji oraz – co szczególnie istotne – przywóz towarów na terytorium Francji. Przepisy te nie opierają się na kryterium terytorium przez co nie obejmują ani tranzytu, ani wywozu towarów z terytorium Francji.
Beneficjenci	Głównymi beneficjentami są pracownicy i państwa, w których płaca minimalna jest pow. 8,50 EUR/godzinę	

Źródło: opracowanie własne na podstawie treści ustaw MiLoG oraz Loi Macron

2.3. Krytyczna analiza ustaw o płacy minimalnej MiLoG oraz Loi Macron

W związku z powyższym, a biorąc pod uwagę fakt, iż transport międzynarodowy na terytorium UE objęty jest kompetencjami UE (art. 4 ust. 2 lit. g TFUE) i jest ujęty w ramy Wspólnej Polityki Transportowej UE (art. 90-100 TFUE), a także mając na względzie fakt, iż:

- zgodnie z art. 26 ust. 1 i 2 TFUE, Unia przyjmuje środki w celu ustanowienia lub zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatów. Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym jest zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, zgodnie z postanowieniami Traktatów,
- zgodnie z art. 56 TFUE, ograniczenia w swobodnym świadczeniu usług wewnątrz Unii są zakazane w odniesieniu do obywateli Państw Członkowskich mających swe przedsiębiorstwo w Państwie Członkowskim innym niż państwo odbiorcy świadczenia (zasada swobody świadczenia usług),

- zgodnie z art. 56 oraz 57 TFUE (*Eichenhofer*, w: Dausers, EU-Wirtschaftsrecht (2014) D. III. nr boczny 42) sektor przemysłu transportowego podlega ochronie, a art. 56 TFUE chroni swobodę świadczenia usług, rozumianych jako „świadczenia wykonywane zwykle za wynagrodzeniem w zakresie, w jakim nie są objęte postanowieniami o swobodnym przepływie towarów, kapitału i osób.

Usługi obejmują zwłaszcza:

- (a) działalność o charakterze przemysłowym;
- (b) działalność o charakterze handlowym;
- (c) działalność rzemieślniczą;
- (d) wykonywanie wolnych zawodów”,

- zgodnie z postanowieniami rozporządzeń 1072/2009 oraz 1073/2009¹⁷ następuje potwierdzenie **obowiązywania zasad swobody świadczenia usług oraz innych swobód rynku wewnętrznego w ramach Wspólnej Polityki Transportowej, wyłączających tym samym regulację art. 58 ust. 1 TFUE,**

a jednocześnie respektując utrwalone orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości¹⁸, **nie można zgodzić się z iluzorycznym i fasadowym gwarantowaniem swobód świadczenia usług w transporcie drogowym wg ustaw o płacy minimalnej Loi Macrona i MiLoG, gdyż wydają się one być bezpośrednio sprzeczne z art. 56 i art. 58 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, naruszając zasadę swobody świadczenia usług.** „Zgodnie z wyrokiem ETS w sprawie *Rüffert*¹⁹, przewaga konkurencyjna wykonawców pochodzących z kraju o niższych stawkach wynagrodzenia jest dobrem, które zasługuje na ochronę ze względu na swobodę przepływu usług²⁰. Nałożenie na wszystkich przewoźników obowiązku stosowania niemieckiej stawki wynagrodzenia minimalnego ograniczy konkurencję na rynku, powodując powstanie luki rynkowej pomiędzy jednoosobowymi przedsiębiorstwami przewozu międzynarodowego, a znaczącymi przewoźnikami ze państw „starej” Unii, dla których obowiązywanie ww. stawki nie stanowić będzie większego obciążenia, ze względu na i tak już zbliżone wynagrodzenia zatrudnianych przez nich kierowców. Dla wszystkich przewoźników z obszaru rynkowego pomiędzy wskazanymi rodzajami uczestników rynku, pochodzących z obszaru „nowej” Unii, stosowanie niemieckiej stawki płacy minimalnej będzie stanowiło istotne obciążenie finansowe, mogące nawet eliminować możliwość tychże przewoźników do dokonywania jakichkolwiek przewozów (międzynarodowych i kabotażowych) na terenie Niemiec. Ze względu na centralne położenie

¹⁷ Nie wydaje się, żeby Ustawa o Płacy Minimalnej naruszała przepisy Rozporządzenia WE 1071/2009 (*zasady dostępu indywidualnego do rynku transportowego*), Rozporządzenia WE 1072/2009 (*zasady dostępu do rynku drogowego przewozu rzeczy*), czy też Rozporządzenia WE 1073/2009 (*zasady dostępu do rynku przewozu osób*) – jednak w inny sposób wprowadzają dodatkowe utrudnienia, koszty i funkcjonalność – w dostępie i warunkach funkcjonowania na rynku transportowym.

¹⁸ Zob. np.: Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 marca 2001 r. w sprawie C-165/98 *Mazzoleni*

¹⁹ Wyrok ETS z dnia 3 kwietnia 2008 r. w sprawie C-346/06 *Rüffert*, pkt 11 – 12.

²⁰ C. *Barnard*, EU Employment Law, 4th eds, Oxford University Press 2012, s. 211.

Niemiec w Europie, brak takiej możliwości może oznaczać poważne trudności w kontynuowaniu prowadzenia działalności transportowej. Dla jednoosobowych przedsiębiorstw przewozu międzynarodowego (do których MiLoG nie stosuje się), objęcie przepisami MiLoG w razie zatrudnienia kierowców w ramach umowy o pracę będzie natomiast istotną barierą dla dalszego rozwoju²¹.

Bez związku w tym względzie należy uznać inny fragment tego orzeczenia (ETS – *Rüffert*, ETS z dnia 3 kwietnia 2008 r., sprawa nr C-346/06), który co prawda potwierdził możliwość wprowadzenia płacy minimalnej w sektorze publicznym, ale zrobił to w odmienny i drastyczny sposób²², sprzeczny z logiką, realiami ekonomicznymi parytetu siły nabywczej odmiennych wzrostowo i rozwojowo gospodarek państw członkowskich UE i zasadami obrotu gospodarczego. Dodatkowo przywoływany wyrok ETS w pełni spełnia formułę Rodbrucha (Gustava Rodbrucha – 1878-1949, profesora Uniwersytetu w Heidelbergu i trzykrotnego ministra sprawiedliwości Republiki Weimarskiej), mówiącą, że prawo rażąco niesłuszne, nie jest prawem. Spełnia tym samym tezę pierwszą, mówiącą o rażącej sprzeczności (*Unerträglichkeitsthese*) z zasadami sprawiedliwości, a więc nie może być stosowane. Spełnia tezę drugą o braku charakteru prawnego (*Verleugnungsthese*) i stanowi, że „(...) tam, gdzie nigdy nie dąży się do sprawiedliwości, gdzie równość będąca rdzeniem sprawiedliwości odrzucana jest świadomie przy stanowieniu prawa pozytywnego, tam trudno jest mówić, że ustawa jest jedynie prawem niesprawiedliwym, gdyż traci ona w ogóle naturę prawa²³. Wreszcie spełnia tezę trzecią Rodbrucha o bezbronności środowisk prawniczych (*Wehrlosigkeitsthese*) i odwoływaniu się do skrajnych wersji pozytywizmu ustawowego: „Pozytywizm wierzy, że ważność ustaw jest dowiedziona już tym, że posiadają one moc obowiązującą. Jednakże siłą uzasadnić można, być może, przymus, nigdy jednak powinność i obowiązywanie²⁴”.

Należy stwierdzić, iż regulacje niemieckiej ustawy o płacy minimalnej (MiLoG) oraz francuskiej ustawy *Loi Macron* naruszają zasady swobody świadczenia usług, zwłaszcza w zakresie:

1. „utrudnianie dostępu do rynku poprzez: wprowadzanie przepisów krajowych, które czynią świadczenie usług między państwami członkowskimi trudniejszym niż świadczenie usług na rynku krajowym jest niedopuszczalne (C-76/05 *Schwarz*),

²¹ Stosowanie niemieckiej minimalnej stawki wynagrodzenia do kierowców wykonujących transport międzynarodowy lub kabotażowy na terenie Niemiec. Materiał informacyjny Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa 2016.

²² Zob. Löwisch/Volker, w: *Tarifvertragsgesetz (2012) § 5 nr boczny 296*.

²³ G. Radbruch, *Ustawowe bezprawie i ponadustawowe prawo*, przekład: J. Stelmach, [w:] K. Pleszka, J. Sarkowicz, J. Stelmach (oprac.), *Współczesna teoria i filozofia prawa na Zachodzie Europy*, Kraków 1985.

²⁴ Op. cit.

2. utrudnianie lub czynienie mniej atrakcyjną działalności usługodawcy pochodzącego z innego państwa członkowskiego, w którym legalnie świadczy on takie usługi, w innym państwie członkowskim (C-250/06 *United Pan Europe Communication*, C-17/00 *De Coster*, C-544/03 i C545/03 *Mobistar*, C-94/04 i C 202/04 *Cipolla*),
3. dostosowanie nowych przepisów do poziomu gospodarczego Niemiec, lub Francji dyskryminując tym samym przedsiębiorców, którzy wykonują działalność gospodarczą w warunkach ekonomicznych innych krajów UE,
4. wprowadzanie dyskryminacji ukrytej, gdyż podmioty zagraniczne są bardziej dotknięte jej działaniem (C-61/77 *Komisja v Irlandia*). Tytułem przykładu należy wskazać, iż wyłączenia od zastosowania ustawy MiLoG odnoszą się w praktyce tylko do podmiotów prawa niemieckiego, nadto Komisja ds. Płacy Minimalnej, powołana ustawą MiLoG, w toku procedury waloryzacji płacy minimalnej nawiązuje do **interesów ekonomicznych** tylko podmiotów niemieckich — pracodawców jak i związków zawodowych (§11 ust 2 w zw §10 ust 3 MiLoG), które jako jedyne mogą przedstawiać stanowisko pisemne w przedmiocie waloryzacji,
5. wprowadzanie rażąco uciążliwych obowiązków administracyjnych skierowanych głównie do podmiotów spoza RFN, w tym narzucenie pracodawcom spoza RFN dodatkowego wymogu przechowywania dokumentacji na terytorium Niemiec;
6. narzucanie konieczności spełniania podwójnych standardów prawnych przez przedsiębiorców innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej (C-76/90). Pracodawca zagraniczny realizujący usługi na terenie Europy jest zobowiązany, wg. MiLoG, do spełniania wymogów prawa siedziby ale też prawa niemieckiego, choć na terenie RFN nie korzysta ze swobody prowadzenia działalności gospodarczej (tj. np. nie zakłada spółki);
7. wprowadzanie krajowego środka prawnego z naruszeniem zasady proporcjonalności zamierzonego środka do przyjętego celu (C 36/02 *Omega Spielballen*). Ograniczenie swobody może być uzasadnione ważnymi „nadrzędnymi względami interesu ogólnego” (tzw. wymogami imperatywnymi), muszą jednak spełniać wymogi zasady proporcjonalności, tj. prowadzić do realizacji celu, jakiemu służą, i nie mogą wykroczać poza to, co konieczne do jego osiągnięcia (C-55/94 *Gebbard*)²⁵.

Nieuprawniona ingerencja w podstawowe swobody gwarantowane przez TFUE winna być podstawą w dalszym rozstrzygnięciu pełnej zgodności z prawem ustaw o płacy minimalnej MiLoG i Loi Macron. W tym względzie nie wolno także pomijać ugruntowanego orzecznictwa ETS, które mówi wyraźnie ze zobowiązania umowne między umawiającymi się stronami

²⁵ Tezy ze skargi przeciwko Republice Federalnej Niemiec, wniesionej do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

(pracownik-pracodawca), w przypadku świadczenia pracy przez pracownika w więcej, niż jednym państwie i przy uwzględnieniu specyfiki danej działalności – należy przyjąć zasadniczą część faktycznie świadczonych obowiązków wobec pracodawcy (Wyrok ETS z dnia 15.03.2011 r. w sprawie C-29/10), faktyczne miejsce działalności zawodowej i powrotu pracownika po wykonanej pracy (wyrok ETS z dnia 15 marca 2011 r., sprawa nr C-29/10; wyrok ETS z dnia 9 stycznia 1997 r., sprawa nr C-383/95; wyrok ETS z 10 kwietnia 2003 r., sprawa nr C-437/00), pamiętając przy tym, że specyfika transportu drogowego w UE charakteryzowana jest przez międzynarodowy charakter i wysoką częstotliwość, ale i zmienność ogólnych operacji transportowych, wykluczając tym samym możliwość pełnego stosowania dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

2.4. Zasada dumpingu socjalnego w prawie europejskim

Współczesna realizacja swobód traktatowych UE jest niekiedy świadomie zestawiana z przejawem dumpingu socjalnego, co świadczy, że pojęciom podstawowym i ugruntowanym paradygmatom przypisuje się nowe znaczenie, w walce konkurencyjnej pomiędzy państwami. Taka „nowo mowa” i kolejne interpretacje zaburzające w istocie granicę pomiędzy ochroną praw pracowników, a swobodą działalności gospodarczej obniżając pozycję konkurencyjną całej Unii Europejskiej na arenie międzynarodowej. Pod hasłami równości pracy, równości prawa i uczciwej konkurencji, które zapewniałyby funkcjonowanie jednolitego rynku UE, jest mowa zarówno o ochronie pracowników, jak i małych i średnich firm²⁶. Tymczasem w różnych społecznościach i różnej grupie interesariuszy pojawia się swoisty dysonans poznawczy, powstający na skutek niezgodności głoszonych na piśmie sądów i zachowań, a tych zachowań i sądów, które są realizowane praktycznie.

Szkoda, że przez wiele lat Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie wypracował definicji dumpingu socjalnego, co w dużej mierze ułatwiłoby wszelkie interpretacje. Wypowiedział się jednak, że ograniczenie swobód traktatowych może być uzasadnione, gdyż ochrona pracowników jest wymogiem imperatywnym²⁷. Znalazło to swój dalszy wyraz w orzeczeniu „Arblade” (C-369/96 i C-376/96), a zwłaszcza wydanych w 2007 r. wyrokach „Viking” (C-438/05) oraz w sprawie „Laval” (C-341/05), gdzie Trybunał starał się równoważyć interesy obu stron, nie aprecjonując stanowiska związków zawodowych. Jednocześnie wskazał możliwość ograniczenia prawa traktatowego: „prawo do prowadzenia akcji zbiorowych mających na celu ochronę pracowników krajowych państwa przyjmującego,

²⁶ 10 Demands to Fight Social Dumping and Protect All Workers. A More Socially Just Europe, S&D Position Paper, European Parliament, 14.01.2014.

²⁷ Wyrok TS z 27.03.1990 r., w sprawie C-113/89, Rush Portuguesa Lda przeciwko Office national d'immigration, Zb. Orz. 1990, s. I-01417.

skierowanych przeciwko ewentualnym praktykom dumpingu socjalnego może stanowić nadrzędny wzgląd interesu ogólnego²⁸. Takie podejście uwzględnia czynnik gospodarczy i społeczny, ale może w sposób naturalny stawiać przedsiębiorców transgranicznych w konflikcie interesów z innymi uczestnikami rynku wewnętrznego, jeżeli zechcą świadczyć swoje usługi z wykorzystaniem pracowników delegowanych. Poszukiwanie zrównoważonego interesu wszystkich zainteresowanych stron musi mieć miejsce w kolejnych interakcjach, ale musi też uwzględniać zmiany społeczno-gospodarcze jakie zaszły w ostatnich latach i próby obiektywnego posługiwania się normami prawnymi. Zapomina się przy tym, że istnieją wyraźne różnice rozwojowe pomiędzy państwami, które zapewniają dobra i usługi w różnych reżimach cenowych i konkurencyjnych, a dostosowanych do danego poziomu rozwoju. Łatwo jest bowiem zyskać przyzwolenie społeczne i przychylność organizacji pracowniczych dla takich zmian, kiedy mówi się o równym traktowaniu pracowników i podwyżce wynagrodzeń dla najmniej zarabiających, wpływając ostatecznie na krańcową skłonność do konsumpcji. Pracownicy myślą w większości irracjonalnie, w sposób subiektywnie skojarzony w pierwszym rzędzie na zaspokojeniu własnych potrzeb, a mało ich obchodzi, jaki wpływ takie zmiany będą miały na współczynnik konkurencyjności przedsiębiorstwa w którym pracują, czy państwa, w którym mieszkają. To przecież wpływa na końcowe agregaty rachunku zysków i strat, a z punktu widzenia państwa decyduje o wzroście i rozwoju.

Definicję, a w zasadzie określenie dumpingu socjalnego przyjął dopiero Parlament Europejski w dniu 18 sierpnia 2016 r., stwierdzając, iż jest to: „szeroki zakres zamierzonych nadużyć i sytuacji obchodzenia obowiązującego prawodawstwa europejskiego i krajowego (w tym przepisów i powszechnie stosowanych umów zbiorowych) umożliwiających rozwój nieuczciwej konkurencji poprzez niezgodne z prawem obniżenia kosztów pracy i kosztów operacyjnych oraz prowadzących do naruszeń praw pracowniczych i wyzysku pracowników²⁹. Parlament uznał jednocześnie, że skutki owych nadużyć należy rozpatrywać w trzech wymiarach:

- wymiar gospodarczy – jak praca nierejestrowana czy pozorowane samozatrudnienie, wywołując poważne zakłócenia w gospodarce, a zwłaszcza w sektorze MŚP,
- wymiar społeczny – „dumping społeczny może prowadzić do dyskryminowania i nieuczciwego traktowania pracowników w UE oraz do pozbawiania ich możliwości skutecznego korzystania z przysługujących im praw socjalnych i pracowniczych, w tym dotyczących wynagrodzeń i ochrony socjalnej³⁰,

²⁸ Wyrok TS z 18.12.2007 r. w sprawie C-341/05, Laval un Partneri Ltd p. Svenska Byggnadsarbetareförbundet i inni, Zb. Orz. 2007, s. I-11767.

²⁹ Sprawozdanie w sprawie dumpingu socjalnego w Unii Europejskiej, 2015/2255(INI), 18 sierpień 2016.

³⁰ Op. cit.

- wymiar finansowy i budżetowy – zagrażający stabilności systemu finansów państwa (zabezpieczenia społecznego i finansów publicznych), powstający na skutek luki podatkowej i szarej strefy, generowanej w kontekście niepłacenia należności publicznoprawnych (podatków, składek społecznych).

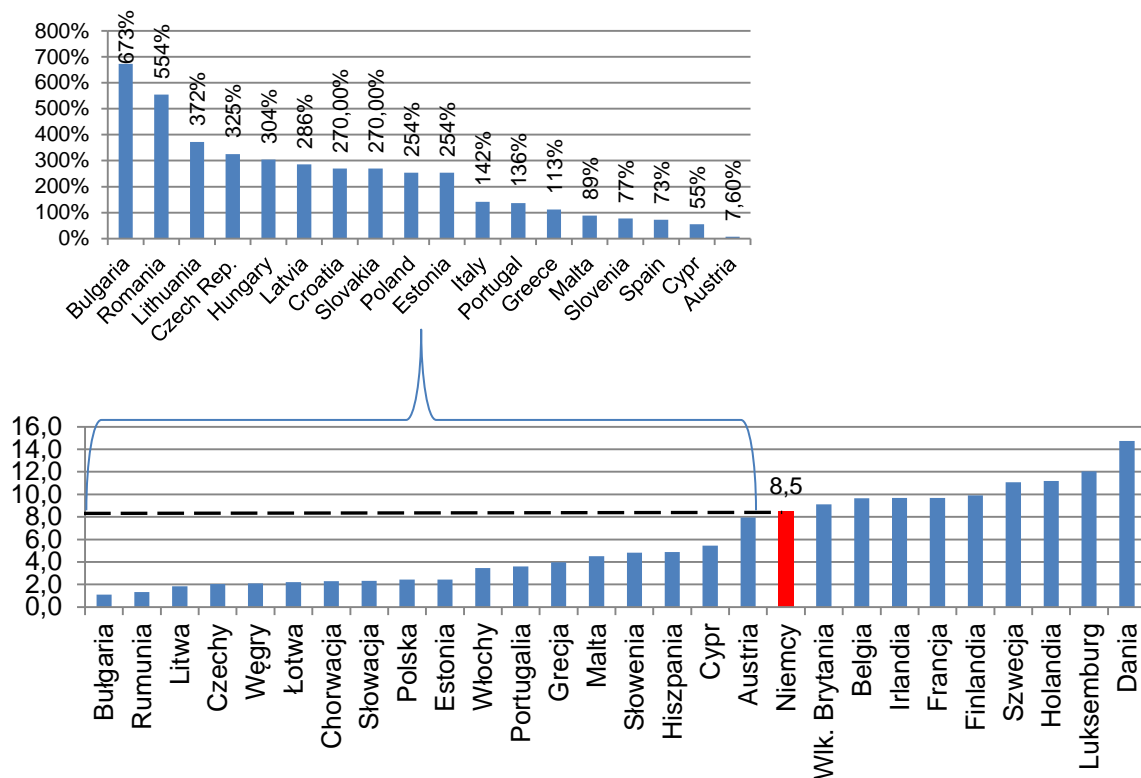
W wydanym w dniu 5 grudnia 2016 komunikacie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego można wyczytać, że Komitet (EKKS) popiera propozycje Komisji Europejskiej w zakresie zmian dyrektyw w delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (96/71/EC). EKKS stawia jednak apel, że w zmianach należy określić jedynie wynagrodzenie minimalne, a nie maksymalne, zaznaczając, że w 2014 r. na terenie Unii Europejskiej przebywało średnio ok. 1,9 mln pracowników delegowanych. Zauważa przy tym, że udział pracowników delegowanych w rynku pracy UE rośnie znacząco, zwłaszcza od 2010 r.³¹.

W zasadzie dyrektywa 96/71/EC jedyna z dwóch dyrektyw o nie kompleksowym charakterze, która odnosi się do dumpingu socjalnego. Drugą jest dyrektywa 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE. Jednak zakres wymienionych dyrektyw jest ograniczony jedynie do pracowników delegowanych i nie obejmuje osób samozatrudnionych, czy pracowników świadczących pracę w innym państwie, a więc nie można mówić o zmianie miejsca jej świadczenia.

2.5. Dumping czy protekcjonizm państwowy w europejskim transporcie drogowym

Ponadnarodowa struktura jaką jest Unia Europejska musi posiadać i posiada liczne sprzeczności, które trzeba jakoś uzasadnić. Jedną z tych sprzeczności jest właśnie dumping socjalny versus protekcjonizm państwowy. Dla państw tzw. „starej Unii Europejskiej” – dumping socjalny jest próbą protekcjonizmu państwowego, który uzyskawszy uznanie i odpowiednią legislacją europejską, stanie się jednym z narzędzi powiększania już istniejących przewag konkurencyjnych. Propozycje płacy minimalnej realizowane są niejako przy okazji, gdyż zarobki w państwach rozwiniętych określone na minimalnym poziomie i tak są wyższe w ujęciu praktycznym. Tymczasem aż 18 państw UE posiada płacę minimalną dużo niższą, niż minimalny poziom wynagrodzenia przyjęty w ustawie MiLoG (8,50 EUR). W Bułgarii płaca minimalna jest aż o 673% niższa, niż w Niemczech, w Rumunii o 554% niższa czy na Litwie o 372% niższa – rys. 9, tab. 6.

³¹ Opinion Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 96/71/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 1996 concerning the posting of workers in the framework of the provision of services[COM(2016)128 final –2016-70-COD], SOC/541, 05/12/2016.



Rys. 9. Różnica procentowa niższych wynagrodzeń UE/godzinę na tle minimalnej stawki godzinowej w Niemczech

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

Tab. 6. Minimalne wynagrodzenie w gospodarce w krajach UE w roku 2015 oraz jego wzrost w przypadku konieczności podwyższenia minimalnego wynagrodzenia do 8,5 EUR/h

Państwo	Wynagrodzenie (EUR/h)	Luka w wynagrodzeniu względem Niemiec (EUR/h)	Wzrost minimalnego wynagrodzenia	Ekwiwalent wynagrodzenia w Niemczech po uwzględnieniu siły nabywczej (EUR/h)
Austria	7,9	0,6	7,1%	9,0
Belgia	9,7	-		9,1
Bułgaria	1,1	7,4	675,8%	3,8
Chorwacja	2,3	6,2	270,0%	5,5
Cypr	5,5	3,0	55,9%	7,0
Czechy	2,0	6,5	319,7%	5,3
Dania	14,8	-		11,2
Estonia	2,4	6,1	247,8%	6,0
Finlandia	9,9	-		10,0

Francja	9,7	-		9,1
Grecja	4,0	4,5	114,1%	7,3
Hiszpania	4,9	3,6	74,6%	7,4
Holandia	11,2	-		9,0
Irlandia	9,7	-		8,9
Litwa	1,8	6,7	364,1%	4,9
Luksemburg	12,0	-		10,0
Łotwa	2,2	6,3	286,8%	5,5
Malta	4,5	4,0	88,3%	6,2
Niemcy	8,5	-		8,5
Polska	2,4	6,1	248,7%	4,7
Portugalia	3,6	4,9	136,3%	6,6
Rumunia	1,3	7,2	540,1%	4,1
Słowacja	2,3	6,2	266,4%	5,5
Słowenia	4,8	3,7	76,1%	6,5
Szwecja	11,1	-		10,4
Węgry	2,1	6,4	307,7%	4,5
Wlk. Brytania	9,1	-	-	9,3
Włochy	3,5	5,0	145,5%	8,3

Źródło: Eurostat, obliczenia własne

Rozkład przeciętnego wynagrodzenia godzinowego w transporcie i logistyce w roku 2014 w krajach UE wskazuje, iż w 19 krajach wynagrodzenie to było niższe niż obowiązująca w Niemczech stawka 8,5 EUR/h. W przypadku konieczności podniesienia minimalnego wynagrodzenia godzinowego w transporcie do stawki obowiązującej w Niemczech wzrost kosztów wynagrodzenia dla przedsiębiorstw transportowych i logistycznych w przeliczeniu na pracownika wyniósłby od 0,6 euro w Portugalii do 6,4 euro w Bułgarii, co oznaczałoby konieczność wzrostu przeciętnego wynagrodzenia w transporcie od 7,9% (Portugalia) do 306,7% (Bułgaria) – rys. 10.

Rys. 10. Przeciętne wynagrodzenie w transporcie i logistyce w krajach UE w roku 2014 oraz jego wzrost w przypadku konieczności podwyższenia wynagrodzenia do 8,5 EUR/h

Państwo	Wynagrodzenie (EUR/h)	Luka w wynagrodzeniu względem Niemiec (EUR/h)	Wzrost minimalnego wynagrodzenia
Austria	14,9	-	-
Belgia	18,6	-	-
Bułgaria	2,1	6,4	306,7%
Chorwacja	4,2	4,3	101,7%
Cypr	11,5	-	-
Czechy	4,9	3,7	75,3%
Dania	30,6	-	-
Estonia	5,5	3,0	54,3%

Finlandia	18,5	-	-
Francja	17,4	-	-
Grecja	4,4	4,1	93,9%
Hiszpania	11,1	-	-
Holandia	17,4	-	-
Irlandia	20,9	-	-
Litwa	3,4	5,1	150,0%
Luksemburg	21,9	-	-
Łotwa	4,3	4,2	99,5%
Malta	10,6	-	-
Niemcy	14,1	-	-
Polska	4,7	3,8	80,1%
Portugalia	7,9	0,6	7,9%
Rumunia	2,8	5,7	201,4%
Słowacja	4,8	3,8	78,9%
Słowenia	7,9	0,6	8,0%
Szwecja	19,5	-	-
Węgry	4,3	4,3	100,0%
Wlk. Brytania	18,9	-	-
Włochy	13,0	-	-

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Eurostat

Jeżeli wiadomym jest zatem, że skrajne różnice w poziomie ogólnym minimalnego wynagrodzenia są istotną przeszkodą szybkich harmonizacji płacy minimalnej, to forsowanie takich rozwiązań na siłę, byłoby całkowicie nieuzasadnione. Z drugiej strony być może rozwiązaniem salomonowym byłoby zaliczenie do płacy minimalnej pracownika delegowanego pełnej diety, a nie jedynie jej części, uszczuplonej o koszty podróży, zakwaterowanie i wyżywienie. Z pewnością przyczyniłoby się takie rozwiązanie do zmniejszenia asymetrii konkurencyjności, jaka panuje w poszczególnych krajach. To wymagałoby jednak konsensusu politycznego, który jest już ugruntowany orzecznictwem TFUE. Pogląd stałej diety, której celem jest „zapewnienie ochrony socjalnej danym pracownikom poprzez zrekompensowanie niedogodności związanych z oddelegowaniem, polegających na oddaleniu zainteresowanych od ich zwykłego otoczenia”, został zakwalifikowany przez TFUE, jako dodatek należny delegowanemu, zgodnie z art. 3 ust. 7, akapit II, dyrektywy 96/71 i stanowi część płacy minimalnej, o ile składnikiem dodatku nie są zwroty wydatków poniesionych na skutek delegowania (jak podróż, zakwaterowanie i wyżywienie)³².

Pamiętać też trzeba, że produktywność państw UE będących na dorobku jest jednak dużo niższa. Dla państw tzw. „nowej Unii Europejskiej” dumping socjalny w nieadekwatnym rozszerzeniu interpretacyjnym wynikającym z ustaw o płacy minimalnej MiLoG i Loi Macron jest blokowaniem możliwości rozwoju, albo inaczej – blokowaniem możliwości adekwatnego

³² Zob. Orzeczenie TFUE z dnia 12 lutego 2015 r. w sprawie C-396/13.

wzrostu i usamodzielnienia. Być może obserwowane na przykładzie transportu drogowego UE działania zmierzające do podniesienia płacy minimalnej, pod hasłem weta dla dumpingu socjalnego, są tak naprawdę tym, co lam Bremmer nazywa kapitalizmem państwowym i nie mają zbytniego związku z deklarowaną ochroną pracowników czy równością wynagrodzeń za pracę takiej samej wartości wynikającą z art. 157 TFUE. Byłoby to odwrócenie Smithowskiej metafory „niewidzialnej ręki rynku”, na widoczną rękę silnego kapitalizmu państwowego i przyznanie państwu pierwszoplanowej roli w gospodarce – wprowadzanej w UE pod pretekstem harmonizacji, ale nie koniecznej faktycznej równości. Nie oznacza to upaństwowienia danej gospodarki (szczególnie w państwach tzw. „starej UE), a powrót mentalny i faktyczny do regulowania subiektywnej logiki funkcjonowania rynku wewnętrznego o asymetrycznym charakterze. Dumping socjalny jest próbą odpowiedzi na kontrolę rynków i akumulację bogactwa, celem możliwie długiego, a nawet trwałego utrzymania przewag konkurencyjnych, poprzez legislacyjną ingerencję w przewagi komparatywne w ujęciu geoeconomicznym.

Trzeba mieć też na względzie fakt, iż tak interpretowana walka z dumpingiem socjalnym wg ustaw o płacy minimalnej MiLoG i Loi Macron stoi w sprzeczności nie tylko z podejściem Parlamentu Europejskiego w sprawie dumpingu socjalnego w UE, gdyż otwiera drzwi do pogłębiania szarej strefy i pracy nierejestrowanej, a tym samym stoi niejako w opozycji do polityki UE w zakresie przeciwdziałaniu uchylaniu się od opodatkowania. Jak dowodzą bowiem badania, udział pracy nierejestrowanej w ogólnej sile roboczej, aż w 7 krajach UE przekraczał > 20% i wynosił w 2015 r. 53% na Cyprze, 46,7% w Grecji, 33% w Irlandii, 22,4% w Włoszech i tyle samo w Portugalii, 21,7% w Wielkiej Brytanii, 21,6% w Polsce³³, a dodatkowe wyliczenia ryzyka wzrostu szarej strefy w transporcie drogowym wg ustaw MiLoG i Loi Macron zaprezentowano w sekcji trzeciej raportu.

³³ European Semester Thematic Factsheet, Undeclared work, European Commission, Brussels, 10.11.2016, s. 3.

3. Makroekonomiczne konsekwencje ustawy Macrona i ustawy MiLOG w państwach Unii Europejskiej dla dalszego rozwoju gospodarczego i przedsiębiorczości

3.1. Wprowadzenie do badań

Sektor drogowego transportu samochodowego stanowi istotną branżę w gospodarkach wielu krajów członkowskich Unii Europejskiej mierzona chociaż wielkością udziału w wytwarzanym Produkcie Krajowym Brutto, ilością zatrudnionych osób czy też liczbą działających w tej branży przedsiębiorstw, strukturą usług transportowych. Tego rodzaju dane stanowiły punkt wyjścia do przeprowadzonej w tym opracowaniu analizy dla wszystkich krajów członkowskich łącznie i każdego z nich indywidualnie.

Przedkładany raport stara się z ekonomicznego punktu widzenia odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób zmiana prawa miejscowego w Niemczech i Francji, dotycząca godzinowej płacy minimalnej wpłynie na tak istotną branżę, jaką jest transport drogowy samochodowy. Punktem wyjścia przeprowadzonej analizy były dane dotyczące transportu drogowego samochodowego, o których mowa powyżej. Ponadto do analizy wykorzystano dostępne raporty organizacji międzynarodowych badających to zjawisko.

W raporcie wykorzystano dostępne i jak najbardziej porównywalne dane ze statystyk europejskich, podstawowym ich źródłem były statystyczne bazy danych Eurostatu.

Raport podzielono na trzy zasadnicze części. Pierwsza z nich odnosi się do założeń metodologicznych zastosowanych przez twórców raportu, istotne jest bowiem zrozumienie logiki prowadzonych analiz z wykorzystaniem różnych numerycznych metod badawczych. W kolejnej części przedstawiono zbiorcze wyniki analizy dla wszystkich krajów członkowskich Unii Europejskiej, z których w jasny sposób wynika jak wprowadzenie nowych regulacji dotyczących płacy minimalnej w Niemczech i Francji wpływa na branżę w wielu krajach europejskich. W raporcie zastosowano też indywidualne podejście dla każdego z krajów członkowskich Unii Europejskiej i w tej części raportu przedstawiono dane dotyczące drogowego transportu samochodowego i kosztów pracy dla poszczególnych krajów, zestawione w sposób porównywalny i analityczny.

3.2. Wynagrodzenie, koszty pracy, wpływ na zwiększenie szarej strefy

Zatrudnianie pracowników może być szczególnie wrażliwe na wysoki poziom minimalnego wynagrodzenia, z tego też powodu większość krajów odrębnie kształtuje jego poziom, a także występują różnice w stosowanych rozwiązaniach. 26 spośród 34 krajów

OECD posiada pewne formy krajowego minimalnego wynagrodzenia za pracę³⁴, pozostałe posiadają skuteczne rokowania zbiorowe, które są administracyjnie rozszerzane na niezrzeszone firmy i pracowników. Główne cechy regulacji ustawowych różnią się w poszczególnych krajach, natomiast główne różnice dotyczą relacji do przeciętnego wynagrodzenia, zróżnicowania wg wieku, regionu, mechanizmów indeksacji i roli czynników rządowych i partnerów społecznych w ustalaniu minimalnego wynagrodzenia.

Do przeprowadzonej analizy ze względu na zakres przeprowadzonego badania obejmującego kraje członkowskie Unii Europejskiej wykorzystano dane publikowane przez Eurostat odnoszące się do miesięcznego minimalnego wynagrodzenia w krajach członkowskich³⁵. Biorąc pod uwagę, że przedmiotem rozważań jest godzinowa stawka minimalnego wynagrodzenia wprowadzonego w Niemczech i Francji, dokonano obliczeń własnych, w wyniku których uzyskano minimalną stawkę wynagrodzenia w poszczególnych krajach członkowskich Unii Europejskiej³⁶.

Bardzo często w statystykach międzynarodowych minimalne wynagrodzenia są zarówno w poszczególnych krajach jak i pomiędzy nimi porównywane w relacji do przeciętnego wynagrodzenia. Jednakże miara ta znacząco zależy od tego jak mierzone jest zarówno przeciętne jak i minimalne wynagrodzenie. Na potrzeby niniejszej analizy zdecydowano się użyć innego wskaźnika tj. PPS³⁷ w miejsce przeciętnego wynagrodzenia co jest prawdopodobnie lepszym tłem dla wskazania siły nabywczej minimalnego wynagrodzenia w poszczególnych krajach. W szczególności jest lepszą miarą dla międzynarodowych porównań – obrazującą ogromne zróżnicowania rozkładu wynagrodzeń między krajami w odniesieniu do ich siły nabywczej. Komisja Europejska w swoich raportach dotyczących rynku pracy, w tym wynagrodzeń i kosztów pracy prezentuje dane dotyczące mediany godzinowych zarobków w zestawieniu ich wartości w PPS dla każdego z krajów członkowskich³⁸. Dane te zostały wykorzystane w zbudowanym modelu analitycznym dzięki,

³⁴ Por.: Raport OECD „Perspektywy w obszarze zatrudnienia 2015”, www.oecd-library.org; [22.12.2016]

³⁵ Minimum wage statistics, Eurostat, ostatnia aktualizacja 24.11.2016

<http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&code=tps00155> [4.01.2017].

³⁶ Do przeprowadzonych wyliczeń przyjęto dla wszystkich krajów 21 dni pracy w miesiącu oraz dokonano wyliczeń własnych na podstawie danych ILO, Eurostat oraz statystyk krajowych dotyczących przeciętnej ilości godzin pracy w dniu roboczym.

³⁷ Zgodnie ze słownikiem Eurostatu „Standard siły nabywczej, w skrócie PPS, jest sztuczną jednostką walutową. Teoretycznie, za jeden PPS można kupić tę samą ilość dóbr i usług w danym kraju. Jednakże różnice cen pomiędzy państwami oznaczają, że różne ilości krajowych jednostek walutowych są potrzebne do zakupu tych samych towarów i usług w zależności od kraju. PPS uzyskiwane jest przez podzielenie każdego agregatu gospodarczego kraju w walucie krajowej przez jego odpowiednik w [parytetach siły nabywczej](#). PPS jest terminem technicznym używanym przez Eurostat dla wspólnej waluty, w której agregaty rachunków narodowych wyrażone są po korekcie różnic w poziomie cen z wykorzystaniem PPPs. Zatem, PPPs mogą być interpretowane jako kurs wymiany PPS w stosunku do euro.”; [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Purchasing_power_standard_\(PPS\)/pl](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Purchasing_power_standard_(PPS)/pl); [10.01.2017].

³⁸ Eurostat (online data code: [earn_ses_pub2s](#)); http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Minimum_wage_statistics; [10.01.2017].

któremu określono w euro dla każdego kraju wysokość godzinowej płacy minimalnej, o tej samej sile nabywczej wyrażonej w PPS odpowiadającej sile nabywczej (w PPS) stawki minimalnego wynagrodzenia 8,5 euro w Niemczech. W całości przeprowadzanej analizy raport odnosi się do godzinowego minimalnego wynagrodzenia w Niemczech, a nie wyższej godzinowej stawki obowiązującej we Francji – co czyni przeprowadzone badania ostrożnymi. Trudno zatem zarzucić im nazbyt optymistyczne założenia.

Dodatkowo w celu wskazania, w jaki sposób ustalenie godzinowej płacy minimalnej na poziomie 8,5 euro w Niemczech przełoży się na wzrost kosztów pracy przedsiębiorców z pozostałych krajów unijnych świadczących usługi transportowe na jego terenie, przeanalizowano dostępne średnie godzinowe zarobki pracowników z sektora transport i logistyka. Na podstawie danych publikowanych w tym zakresie przez Eurostat³⁹, możliwe było określenie luki między minimalnym godzinowym wynagrodzeniem w Niemczech a przeciętnym godzinowym wynagrodzeniem w sektorze transportu i logistyki.

Wyliczona w ten sposób luka w wynagrodzeniu godzinowym wykorzystana została w dalszych rozważaniach nad określeniem czy i w jaki sposób może ona w poszczególnych krajach unijnych świadczących usługi transportowe na terenie Niemiec wpływać na wzrost kosztów pracy, a tym samym zwiększać pokusę wejścia przez te przedsiębiorstwa w szarą strefę. W celu odpowiedzi na tak sformułowane pytanie badawcze posłużono się wynikami modelu profesora Friedrich Schneider, który od wielu lat jest wybitnym badaczem wpływu poszczególnych agregatów ekonomicznych na skłonność podmiotów gospodarczych do przechodzenia do szarej strefy. Przeprowadzona analiza literaturowa jasno wskazuje, że przedsiębiorstwa transportowe świadczące usługi na terenie krajów gdzie stawka minimalnego godzinowego wynagrodzenia będzie znacząco wyższa od przeciętnego, godzinowego wynagrodzenia w kraju macierzystym będą skłonne do przechodzenia do szarej strefy. W celu określenia jaki procent wyliczonej luki pomiędzy godzinowymi stawkami wynagrodzenia trafi do szarej strefy posłużono się wskaźnikami wielkość szarej strefy w poszczególnych krajach członkowskiej Unii Europejskiej zdefiniowanej w % PKB wynikającymi z modelu profesora Schneidera⁴⁰.

³⁹ W obliczeniach luki wykorzystano dane krajów członkowskich UE dla wszystkich przedsiębiorstw (niezależne od wielkości), w przypadku gdy były dostępne w innych posłużono się danymi z przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 10 osób, podstawowe źródło danych Eurostat;

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=earn_ses14_13&lang=en; [10.01.2017].

⁴⁰ Schneider F.; *Estimating the Size of the Shadow Economies of Highly-Developed Countries: Some New Results*; s. 16.

3.3. Transport drogowy, towarowy

Jednym z podstawowych wskaźników analizowanych na potrzeby niniejszego opracowania jest skala usług świadczonych przez firmy transportowe niemających siedziby w państwie gdzie usługi są świadczone tzw. kabotaż. Zgodnie z danymi zawartymi w dokumentach Komisji Europejskiej, kabotaż wzrósł o 50% w latach 2004-2012 oraz o kolejne 20% w 2013 roku. Jest to zatem dynamicznie rozwijający się zakres usług⁴¹. Niektórzy eksperci mówią jednak o niepełnym zakresie danych, jakimi dysponuje Eurostat np. w raporcie Parlamentu Europejskiego „*Employment Conditions in the International Road Haulage Sector*”⁴² pojawiają wprost stwierdzenia i przykłady, że „statystyki Eurostatu dotyczące przewozów kabotażowych nie odzwierciedlają rzeczywistego zakresu praktyk w Europie”⁴³.

W celu zastosowania jak najszerszego zakresu danych dostępnych dla wszystkich krajów członkowskich Unii Europejskiej dotyczących kabotażu posłużono się bardzo konserwatywnym (zdaniem Autorów najbardziej obiektywnym) założeniem dotyczącym przyjęcia analizy danych dotyczących kabotażu zwartych w różnych krajach z 2010 r., opublikowanych w 2014 roku w raporcie Komisji Europejskiej „*Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*”⁴⁴. Na bazie tych danych przedstawiono strukturę usług kabotażowych świadczonych przez firmy krajów członkowskich Unii Europejskiej w dwóch wybranych krajach tj. Francji i Niemczech, gdzie zdecydowano się na podniesienie minimalnej stawki godzinowej, która powinna być stosowana do usług kabotażowych.

Ponadto do innych analiz posługiwano się danymi odnoszącymi się do sektora transportu drogowego pochodzącymi z Małego rocznika statycznego⁴⁵ opublikowanego w 2016 r.

3.4. Wpływ podwyższenia stawki minimalnej w transporcie drogowym na wielkość szarej strefy

W przypadku zastosowania wyników badań prof. F. Schneider, w szczególności wskaźnika skłonności do przechodzenia do szarej strefy do wyliczonej luki przeciętnego godzinowego wynagrodzenia w transporcie i logistyce względem Niemiec (EUR/h), wnioskować można, że

⁴¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>; s.30; [10.01.2017].

⁴² [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU\(2015\)542205_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU(2015)542205_EN.pdf); [11.01.2017].

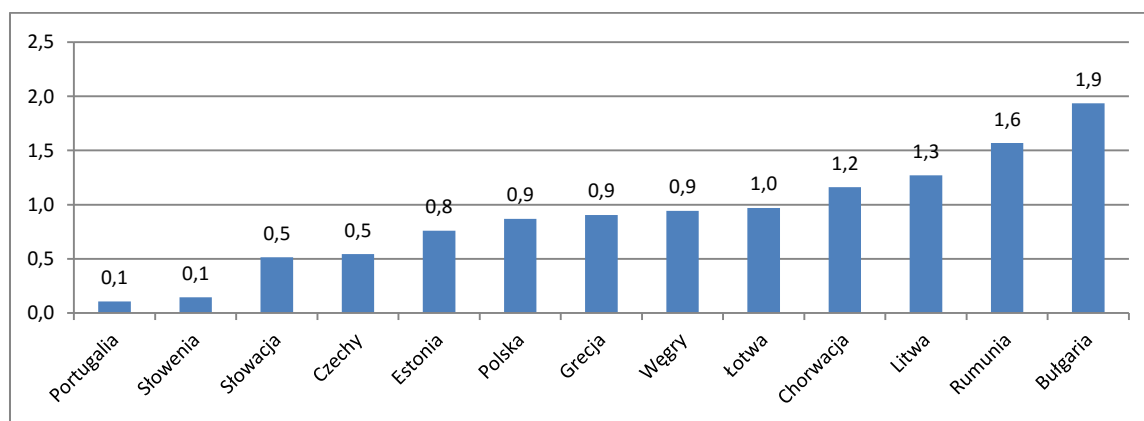
⁴³ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU\(2015\)542205_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU(2015)542205_EN.pdf); s. 30; [11.01.2017].

⁴⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>; s. 187; [11.01.2017].

⁴⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en; [11.01.2017].

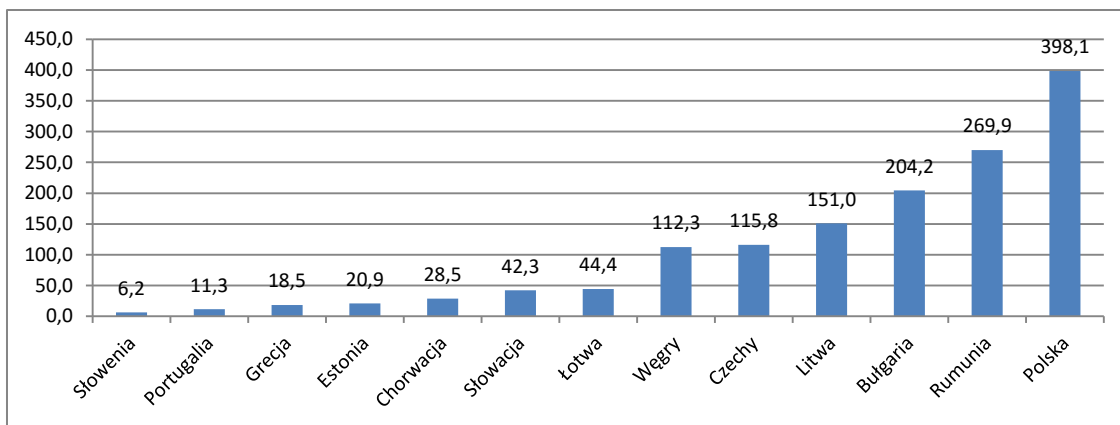
co najmniej w przypadku 13 krajów członkowskich Unii Europejskiej może to zwiększyć skłonność przedsiębiorców do przechodzenia z częścią swojej działalności do szarej strefy. Tendencja ta może wynikać z istotnego podwyższenia kosztów pracy stanowiących w przypadku firm transportowych co najmniej 30% puli ogólnych kosztów prowadzenia działalności. Konieczność wprowadzenia wzrostu godzinowej stawki wynagrodzenia nawet tylko dla osób zaangażowanych w usługi międzynarodowe, rzędu od 306% w Bułgarii do 7,9% w Portugalii, stanowi realne zagrożenie, że przedsiębiorcy zaczną podejmować działania mające na celu zmniejszanie kosztów, nie zawsze sięgając po legalne rozwiązania. Jeśli chcielibyśmy przebadać jaka będzie utrata z legalnego obiegu rocznego wynagrodzenia pracowników transportu drogowego, towarowego, międzynarodowego to, po uwzględnieniu kosztów narzutów na wynagrodzenie, będzie to w przedziale od 398,1 mln euro dla Polski do 6,2 mln euro dla Słowenii. W analizowanym przypadku udział kosztów płacowych, które mogłyby przejść do szarej strefy w relacji do wielkości Produktu Krajowego Brutto dla poszczególnych krajów UE waha się od 0,01% (Portugalia, Grecja) do 0,49% (Bułgaria), przy czym udział ten dla całej Unii wynosi 0,01% (rys. 11-13).

W takich przypadkach, co najmniej w przedmiotowych 13 krajach członkowskich dojdzie do rozszerzenia luki podatkowej oraz utraty części przychodów funkcjonujących systemów ubezpieczeń społecznych, które już dziś ze względu na starzejące się społeczeństwo są w trudnej sytuacji.



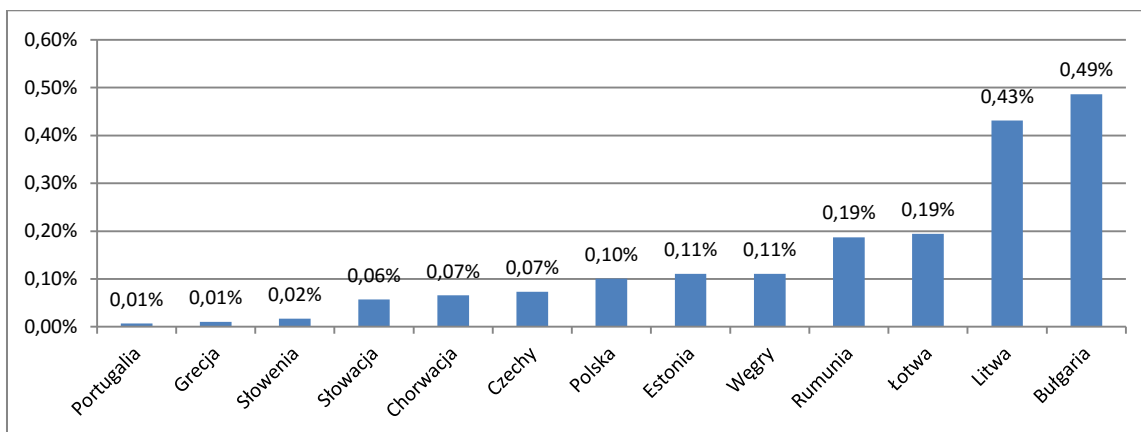
Rys. 11. Kontrybucja kosztów wynagrodzenia do szarej strefy w wyniku podwyższenia przeciętnej płacy w transporcie i logistyce do minimalnej płacy w Niemczech (w EUR/h na pracownika)

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 12. Kontrybucja roczna kosztów wynagrodzenia do szarej strefy w wyniku podwyższenia przeciętnej płacy w transporcie i logistyce do minimalnej płacy w Niemczech (w mln EUR)

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 13. Udział wzrostu szarej strefy na skutek podwyższenia przeciętnego wynagrodzenia w transporcie i logistyce do minimalnej płacy w Niemczech do Produktu Krajowego Brutto w danym kraju.

Źródło: opracowanie własne

4. Wnioski i rekomendacje

1. Wydaje się, iż ustawy o płacy minimalnej Loi Macrona i ustawa MiLoG, są bezpośrednio sprzeczne z art. 56 i art. 58 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, naruszając zasadę swobody świadczenia usług – zwłaszcza w kontekście utrudniania dostępu do rynku Niemiec i Francji oraz poprzez wprowadzenie dyskryminacji ukrytej, przy jednoczesnym braku spełnienia zasady proporcjonalności. Akceptacja takiego „wyłomowego” podejścia w jednej z zasadniczych polityk UE byłaby istotnym precedensem hamującym dalszy rozwój UE, który może pociągnąć za sobą inne nieodwracalne decyzje jednostkowe i protekcyjistyczne państw, skutkujące rewizją innych polityk UE, spowolnieniem dalszej integracji i pogłębieniem nastrojów eurosceptycznych. Rekomendowanym podejściem byłaby harmonizacja zmienna płacy minimalnej na poziomie europejskim, dostosowana do parytetu siły nabywczej w każdym państwie członkowskim i podlegająca ujednoczeniu w czasie, w ramach osiąganego rozwoju gospodarczego przez każde państwo.
2. Rozwój gospodarczy i przedsiębiorczość w UE na skutek nieadekwatnych i szeroko interpretowanych ustaw o płacy minimalnej w Niemczech i we Francji, przesunie się w kierunku powiększania istniejącej luki konkurencyjnej i dbałości o jednostkowe, a nie Wspólnotowe interesy ekonomiczne. Zjawiska te najbardziej będą niekorzystnie oddziaływać na PKB w takich krajach, jak Bułgaria oraz Litwa, powodując zwiększenie szarej strefy w tych krajach od 0,43% do 0,49% PKB. Natomiast nominalna wartość szarej strefy w sektorze transportu drogowego w UE osiągać może wartość 1,4 mld EUR/rocznie.
3. Regulacja sektora transportu drogowego wg ustaw o płacy minimalnej MiLoG oraz Loi Macron może spowodować znaczący spadek kabotażu realizowanego na terenie Niemiec i Francji na niekorzyść zwłaszcza: Hiszpanii, Litwy, Polski, Czech, Łotwy, Węgier, Rumunii, Słowacji i Słowenii.
4. W 17 państwach UE płaca minimalna jest dużo niższa, niż minimalny poziom wynagrodzenia przyjęty w ustawie MiLoG (8,50 EUR/godz.). W Bułgarii płaca minimalna jest aż o 673% niższa, niż w Niemczech, w Rumunii o 554% niższa, a na Litwie o 372% niższa. Oznacza to, że nie można mówić o dumpingu socjalnym państw tzw. „nowej UE”, a raczej o protekcyjnizmie państwowym państw tzw. „starej UE”, który wprowadzając prawo krajowe, obniża konkurencyjność innych państw, a niekiedy uniemożliwi prowadzenie operacji transportowych na terenie Niemiec i Francji dla takich państwa jak: Bułgaria, Rumunia, Litwa, Czechy, Węgry, Łotwa, Chorwacja, Słowacja, Polska, Estonia, Włochy, Portugalia, Grecja, Malta, Słowenia, Hiszpania, Cypr. Zmniejszenie asymetrii konkurencyjności różnicującym koszty pracy

wg parytetu siły nabywczej mogłoby być wliczenie do płacy minimalnej – kosztów podróży, zakwaterowania i wyżywienia w ramach pełnej harmonizacji i liberalizacji wewnętrznej polityki transportowej UE.

5. Wprowadzenie ustawy MiLoG w Niemczech według szerokiej interpretacji do sektora transportu drogowego, będzie niekorzystne dla samych Niemiec, z uwagi na już istniejący deficyt wykwalifikowanych pracowników fizycznych i konieczność pozyskania do pracy obcokrajowców, z których większość mogą stanowić uchodźcy. (Wg badań Bertelsmann Institute⁴⁶ liczba osób pracujących w Niemczech zmniejszy się do 2050 r. o 36%, co może znacząco podnieść koszty pracy przy równoczesnym dalszym spadku podaży pracy, wywołującym spiralę inflacyjną, powodującą spadek siły nabywczej pieniądza, co może być szczególnie niekorzystne dla dużej grupy emerytów w Niemczech).

⁴⁶ Johann Fuchs, Alexander Kubis and Lutz Schneider, Zuwanderungsbedarf aus Drittstaaten in Deutschland bis 2050. Szenarien für ein konstantes Erwerbspersonenpotenzial – unter Berücksichtigung der zukünftigen inländischen Erwerbsbeteiligung und der EU-Binnenmobilität, 2015, https://www.bertelsmannstiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/Studie_IB_Zuwanderungsbedarf_aus_Drittstaaten_in_Deutschland_bis_2050_2015.pdf

Bibliografia

- 10 Demands to Fight Social Dumping and Protect All Workers. A More Socially Just Europe, S&I. D Position Paper, European Parliament, 14.01.2014.
- A Road Transport Strategy for Europe, https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road-initiatives_fi (retrieved on 16 January 2017). A more complete description of the EU transport policy is available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050601/04A_FT\(2013\)050601_PL.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050601/04A_FT(2013)050601_PL.pdf).
- Aussetzung der Kontrolle und Ahndung von Verstößen nach dem Mindestlohngesetz bei Personen- und Güterbeförderung aus EU- oder Drittstaaten im reinen Transitverkehr. BMAM website (retrieved on 15 April 2015).
- Barcz J., Niemiecka ustawa o płacy minimalnej (MiLoG), a transport międzynarodowy w świetle prawa Unii Europejskiej [German minimum wage law (MiLoG) and international transport in the light of the European Union law], *Transport i Logistyka*, Warsaw, 15 July 2015.
- Barnard C.*, *EU Employment Law*, 4th eds, Oxford University Press 2012.
- Commission injects €6.7 billion into transport infrastructure to boost jobs and growth, European Commission – Pressrelease, Brussels, 17 June 2016.
- Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council Regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.
- DD Legal Rechtsanwälte & Steuerberater constitutional complaint of 6 March 2015.
- ECJ judgment of 18 December 2007 in the case C-341/05, *Laval un Partneri Ltd v Svenska Byggnadsarbetareförbundet, et al.* Cf. Ruling 2007, p. I-11767.
- ECJ judgment of 27 March 1990 in the case C-113/89, *Rush Portuguesa Lda v Office national d'immigration*, Cf. Ruling 1990, p. I-01417.
- European Commission. Press release. Transport: Commission launches infringement case on the application of the German
- Minimum Wage law to the transport sector, Strasbourg, 10 May 2015.
- European Road Freight Transport 2016, *Transport Intelligence*, Bath 2016.
- European Semester Thematic Factsheet, Undeclared work, European Commission, Brussels, 10.11.2016, p. 3.
- Eurostat (online data code: *earn_ses_pub2s*); http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Minimum_wage_statistics; [10.01.2017].
- Eurostat; http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=earn_ses14_13&lang=en; [10.01.2017].
- Framework Convention on Climate Change, United Nations, Paris, 12 December 2015.
- Fuchs J., Kubis A., Schneider L., *Zuwanderungsbedarf aus Drittstaaten in Deutschland bis 2050. Szenarien für ein konstantes Erwerbspersonenpotenzial – unter Berücksichtigung der zukünftigen inländischen Erwerbsbeteiligung und der EU-Binnenmobilität*, 2015, https://www.bertelsmannstiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/Studie_IB_Zuwanderungsbedarf_aus_Drittstaaten_in_Deutschland_bis_2050_2015.pdf
- German minimum wage law, MiLoG, Ministry of Infrastructure and Construction, Warsaw, on 3 December 2015.
- <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulagemarket-task-a-report.pdf>; p. 187; [11.01.2017].
- [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU\(2015\)542205_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU(2015)542205_EN.pdf); [11.01.2017].

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU\(2015\)542205_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/542205/IPOL_STU(2015)542205_EN.pdf); p. 30; [11.01.2017].
https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en; [11.01.2017].
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>; p.30; [10.01.2017].
 Judgment of the Court of Justice of 15 March 2001 in the case C-165/98 Mazzoleni
 Judgment of the ECJ of 3 April 2008 in the case C-346/06 *Rüffert*, par. 11 – 12.
 Lowisch/Volker, in: Tarifvertragsgesetz (2012) § 5 marginal reference 296.
 Minimum wage statistics, Eurostat, last update 24.11.2016.
<http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tps00155> [4.01.2017].
 OECD report "Employment O 28. outlook 2015", www.oecd-library.org; [22.12.2016]
 Opinion on Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 96/71/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 1996 concerning the posting of workers in the framework of the provision of services [COM(2016)128 final – 2016-70-COD], SOC/541, 05/12/2016.
 Radbruch G., "Statutory Lawlessness and Supra-Statutory", translated by Bonnie Litschewski Paulson and Stanley L. Paulson, *Oxford Journal of Legal Studies*, Vol. 26, No. 1 (2006).
 Rath B., Seibt C., Freight Vision 2050, EFP Brief No. 231, University of Applied Sciences Upper Austria, Vienna University of Economics and Business, Austria, February 2012.
 Report on logistics in the EU and multimodal transport in the new TEN-T corridors, European Parliament, Brussels, 2015/2348 (INI), 13 December 2016.
 Report on social dumping in the European Union, 2015/2255(INI), 18 August 2016.
 Road transport in the single market – identifying challenges and the way forward, BusinessEurope, Position Paper, 6 December 2016.
 Ruling of CJEU of 12 February 2015 in the case C-396/13.
 Rynek pracy kierowców w Polsce [Drivers' Job Market in Poland], PWC, TLP, Warsaw: 2016.
 Schneider F., Raczkowski K., Mroz B., Shadow economy and tax evasion in the EU, *Journal of Money Laundering Control*, Vol. 18 Iss: 1, 2015.
 Schneider F., *The Shadow Economy in Europe*, Visa Europe 2013.
 Schneider F.; *Estimating the Size of the Shadow Economies of Highly-Developed Countries: Some New Results*, Johannes Kepler University of Linz, Linz 2016.
 The applicability of the German minimum wage rate to drivers performing international or cabotage services in Germany.
 Information Material of the Ministry of Infrastructure and Construction, Warsaw 2016.
 Vision of the Future: Transportation and Logistics 2030, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, IML, Daimler AG, DB Mobility Logistics AG, Dortmund, Stuttgart, Frankfurt am Main, February 2014.
 White Paper "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system", SEC (2011) 0144 final, Brussels, of 28 March 2011.

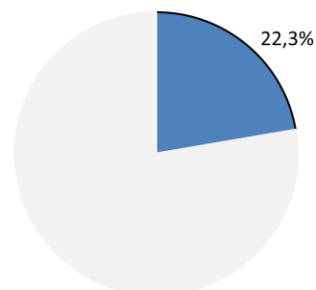
ANEKS

Austria

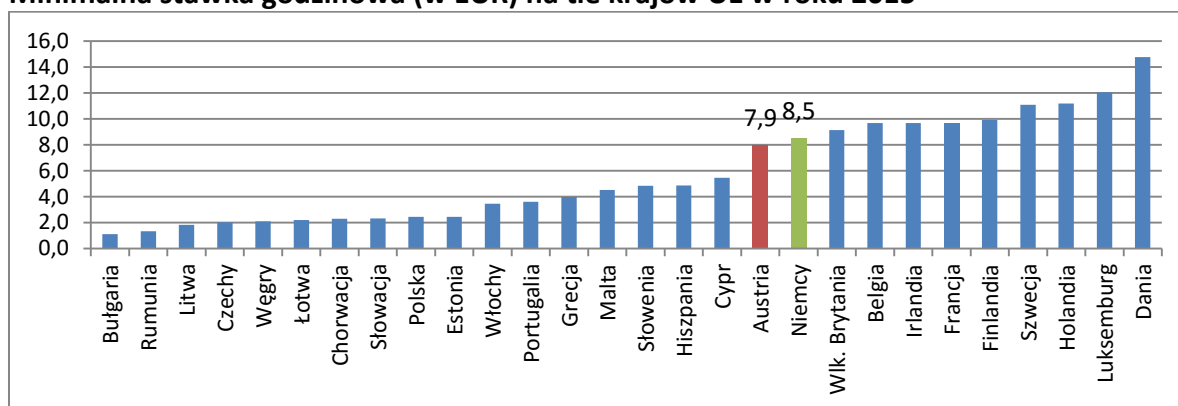
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	322 539
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	9 087
Udział w PKB	2,8%
Wolumen przewozów (tys. ton)	325 475
Zatrudnienie (tys.)	57,9
Liczba przedsiębiorstw	6 570

Dane za rok 2013. Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

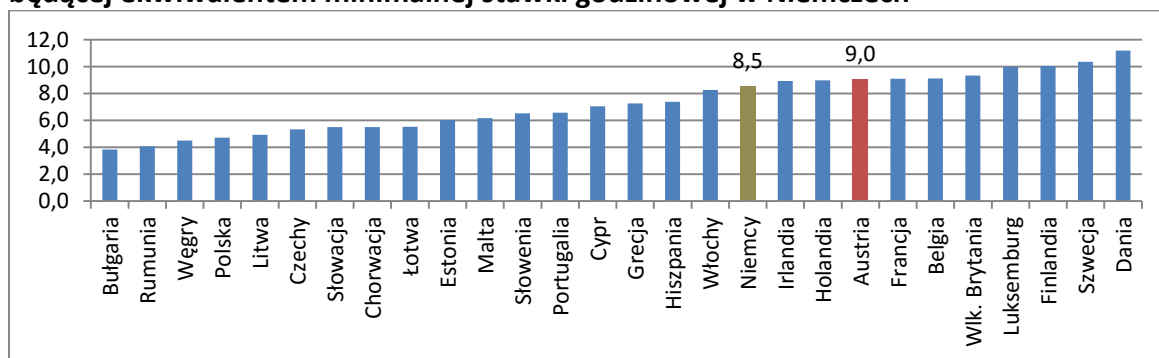


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



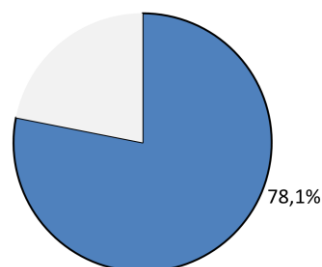
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	588 007
w tym: realizowany na terenie Niemiec	73,5%
realizowany na terenie Francji	4,6%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	78,1%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



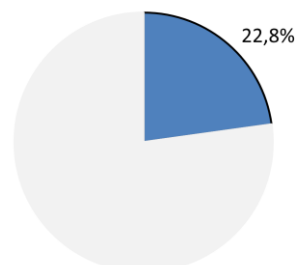


Belgia

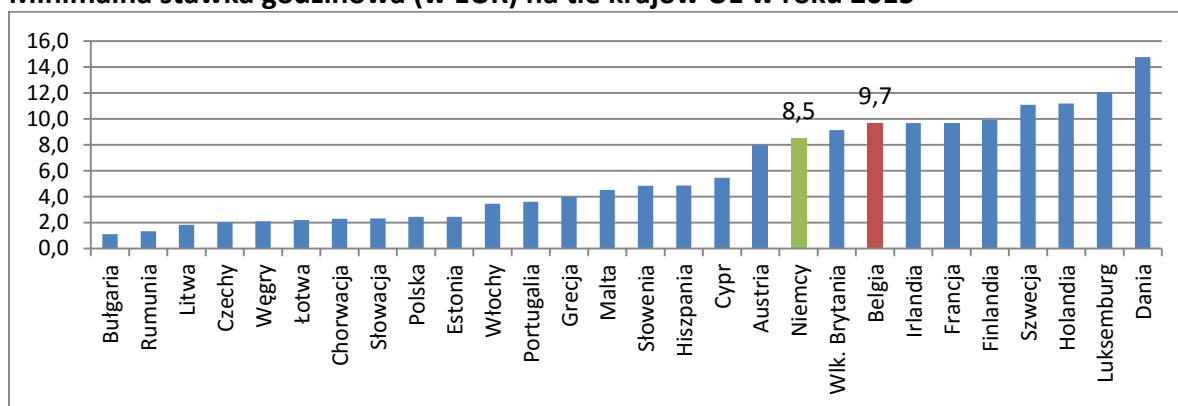
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	391 712
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	10 990
Udział w PKB	2,8%
Wolumen przewozów (tys. ton)	300 608
Zatrudnienie (tys.)	59,9
Liczba przedsiębiorstw	8 201

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

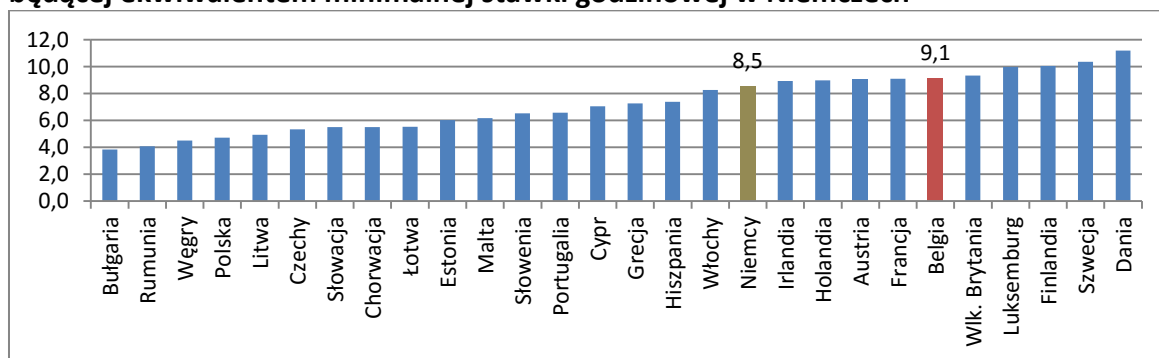


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



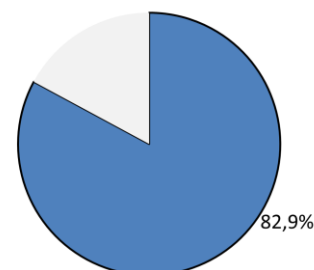
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	1 341 334
w tym: realizowany na terenie Niemiec	16,2%
realizowany na terenie Francji	66,7%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	82,9%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



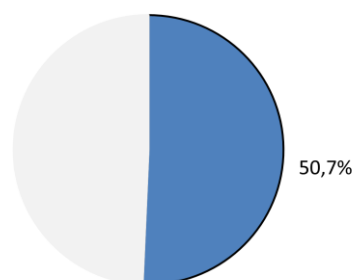


Bułgaria

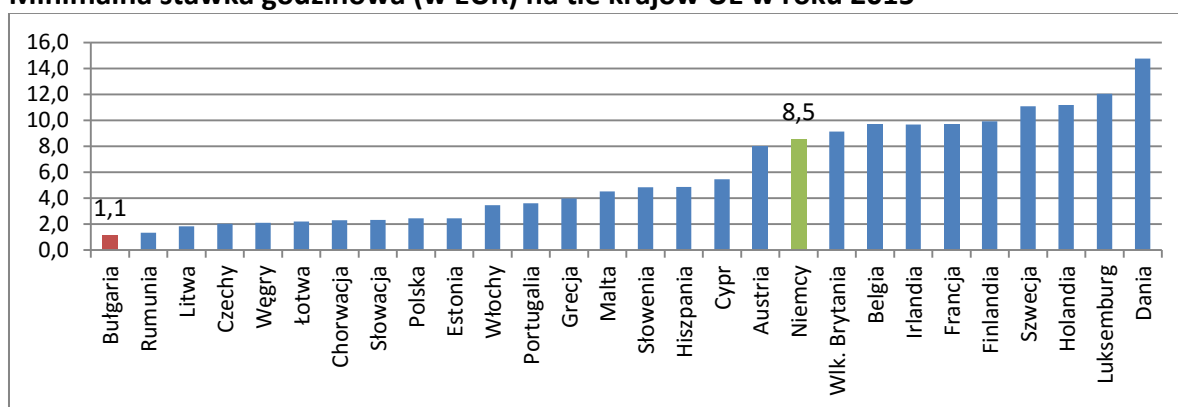
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	42 012
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	2 904
Udział w PKB	6,9%
Wolumen przewozów (tys. ton)	160 127
Zatrudnienie (tys.)	55,7
Liczba przedsiębiorstw	10 575

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

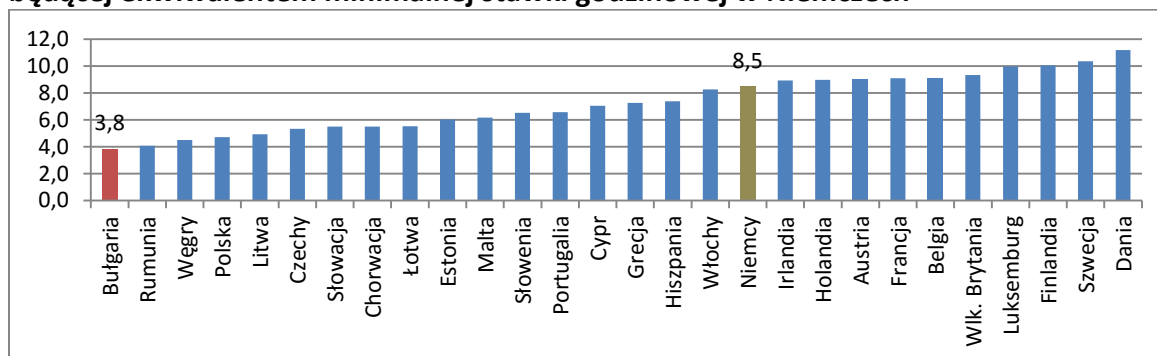


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



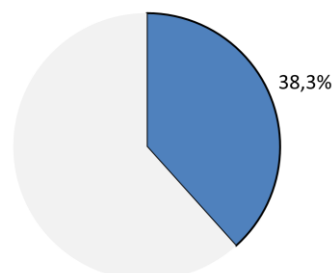
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	444 930
w tym: realizowany na terenie Niemiec	38,3%
realizowany na terenie Francji	-
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	38,3%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

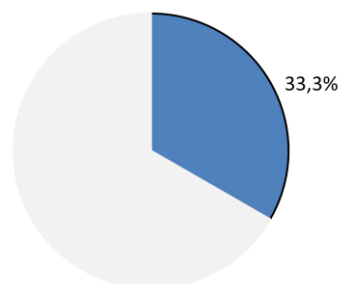




Chorwacja

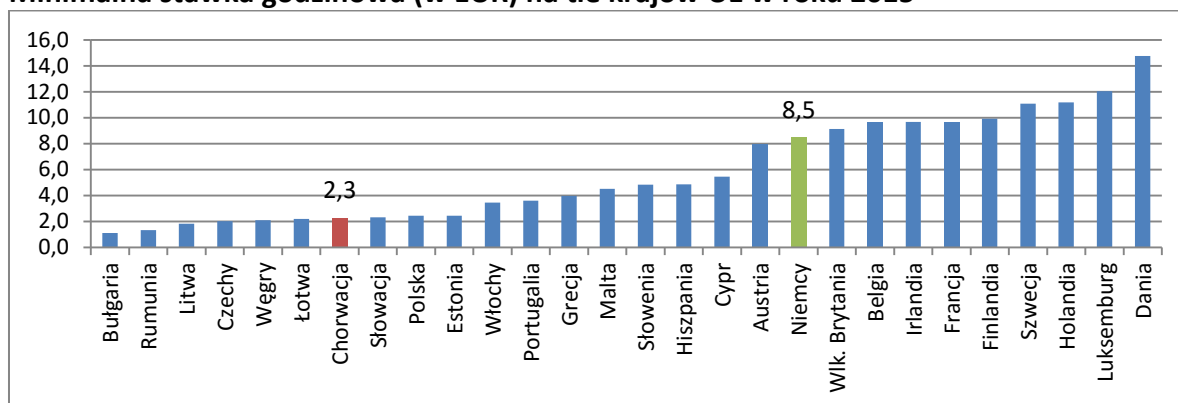
Udział drogowego transportu towarów
w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	43 487
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	1 204
Udział w PKB	2,8%
Wolumen przewozów (tys. ton)	67 512
Zatrudnienie (tys.)	20,1
Liczba przedsiębiorstw	5 891



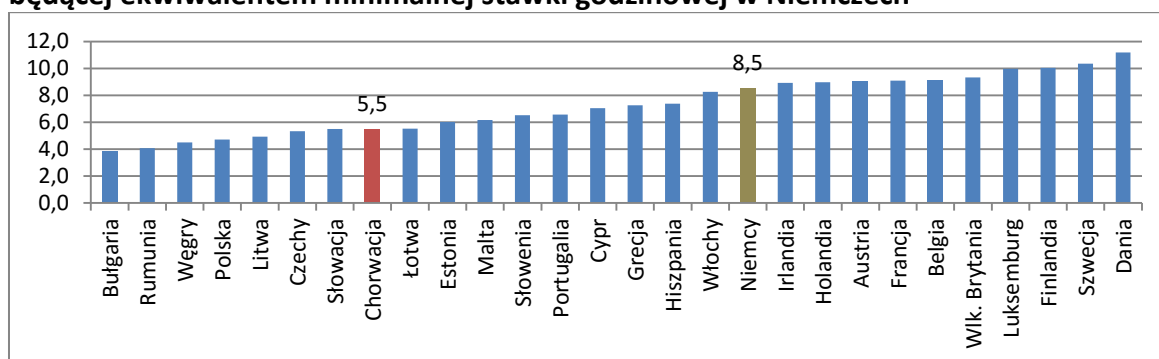
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	N/A
w tym: realizowany na terenie Niemiec	N/A
realizowany na terenie Francji	N/A
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	N/A

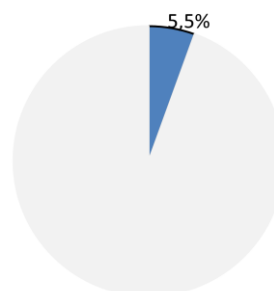
Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



Cypr

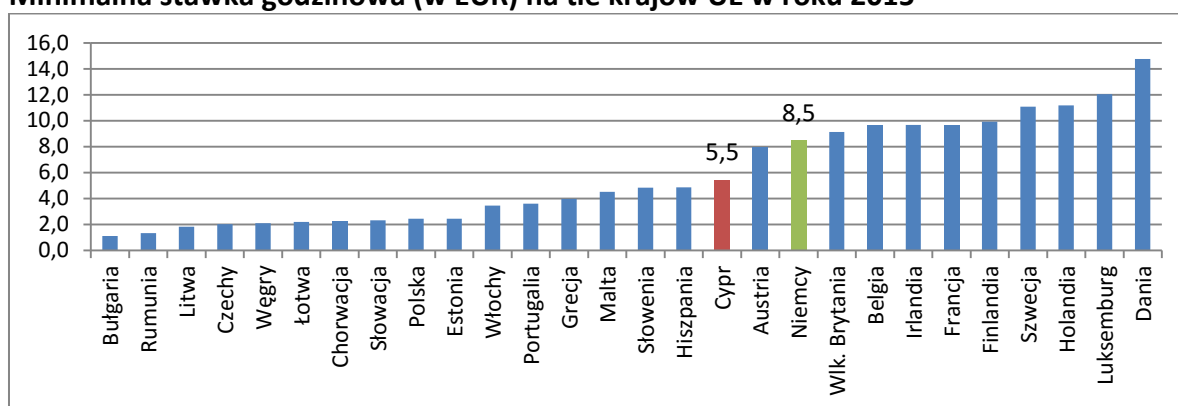
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	18 118
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	129
Udział w PKB	0,7%
Wolumen przewozów (tys. ton)	16 122
Zatrudnienie (tys.)	1,9
Liczba przedsiębiorstw	895



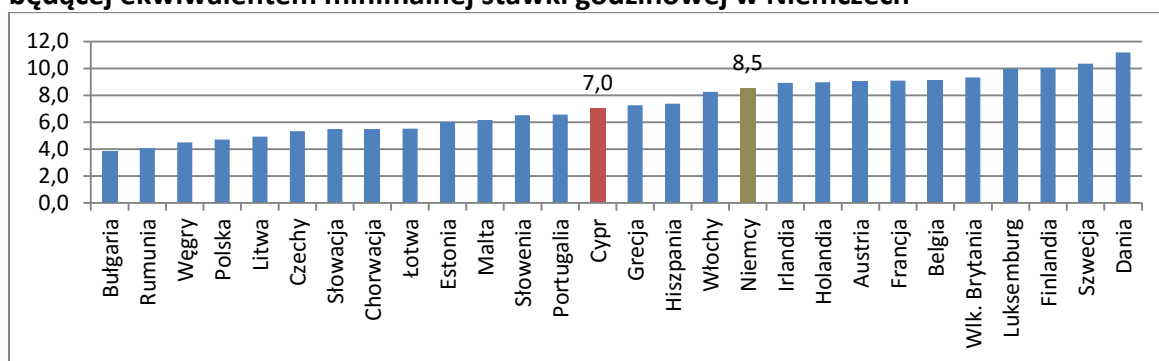
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	N/A
w tym: realizowany na terenie Niemiec	N/A
realizowany na terenie Francji	N/A
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	N/A

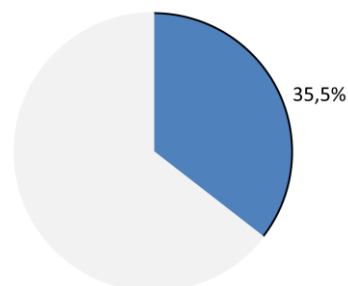
Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



Czechy

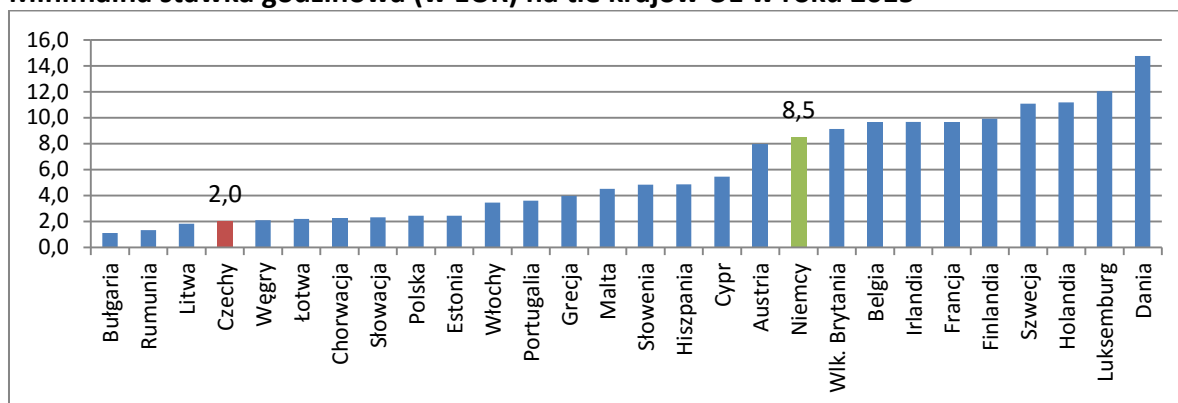
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	157 742
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	7 486
Udział w PKB	4,7%
Wolumen przewozów (tys. ton)	351 517
Zatrudnienie (tys.)	113,9
Liczba przedsiębiorstw	30 739



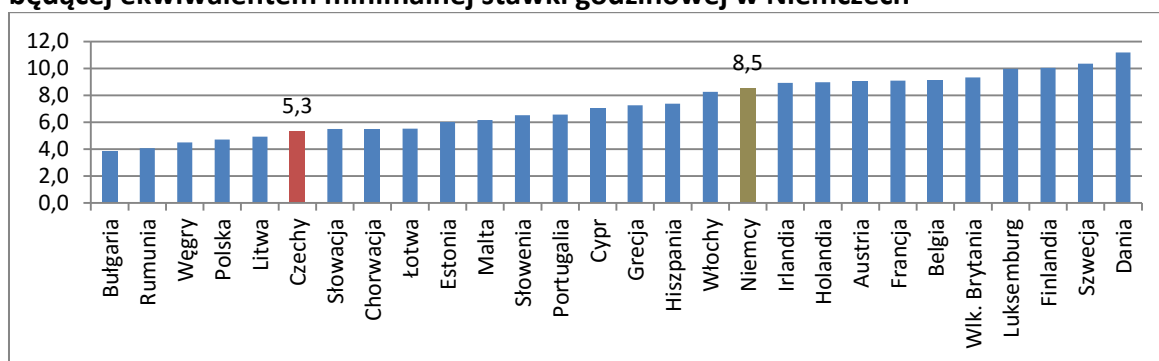
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



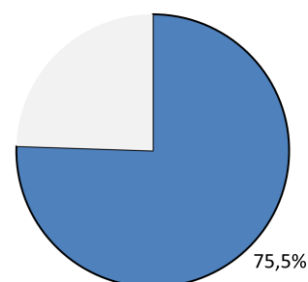
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	528 349
w tym: realizowany na terenie Niemiec	62,1%
realizowany na terenie Francji	13,5%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	75,5%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

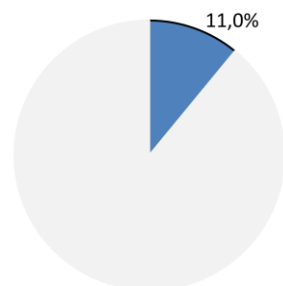




Dania

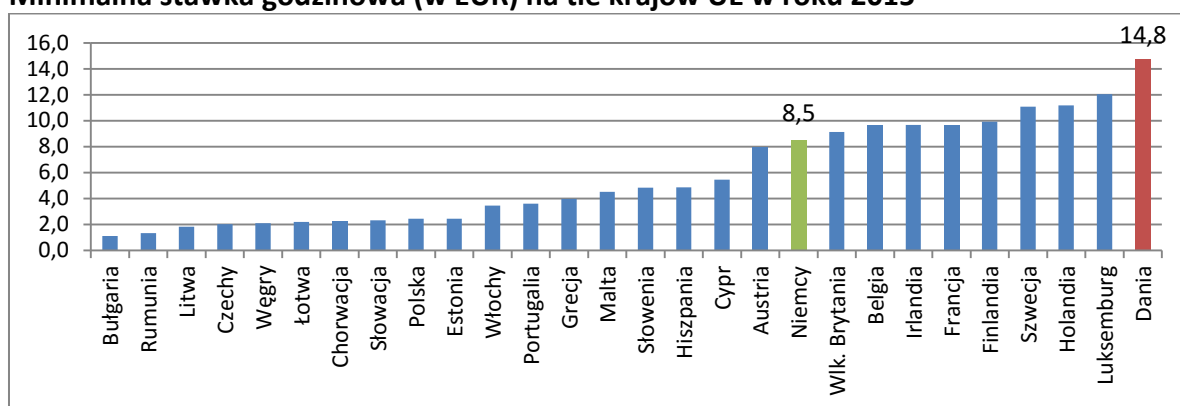
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	258 743
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	5 453
Udział w PKB	2,1%
Wolumen przewozów (tys. ton)	173 917
Zatrudnienie (tys.)	32,8
Liczba przedsiębiorstw	5 150



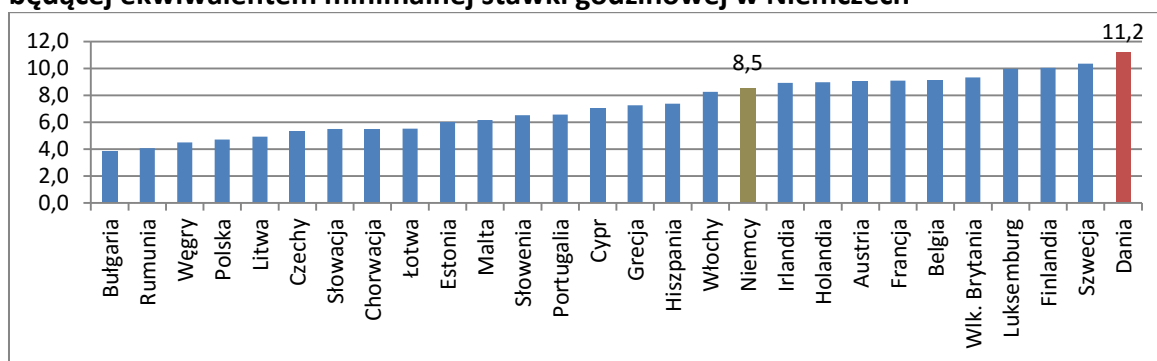
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



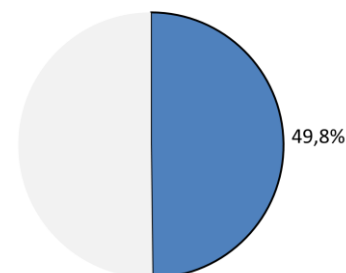
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	234 435
w tym: realizowany na terenie Niemiec	30,9%
realizowany na terenie Francji	18,9%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	49,8%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.



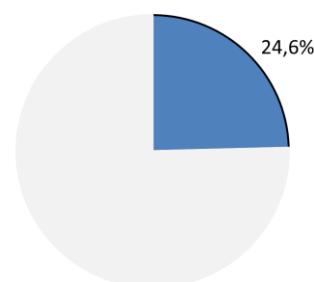


Estonia

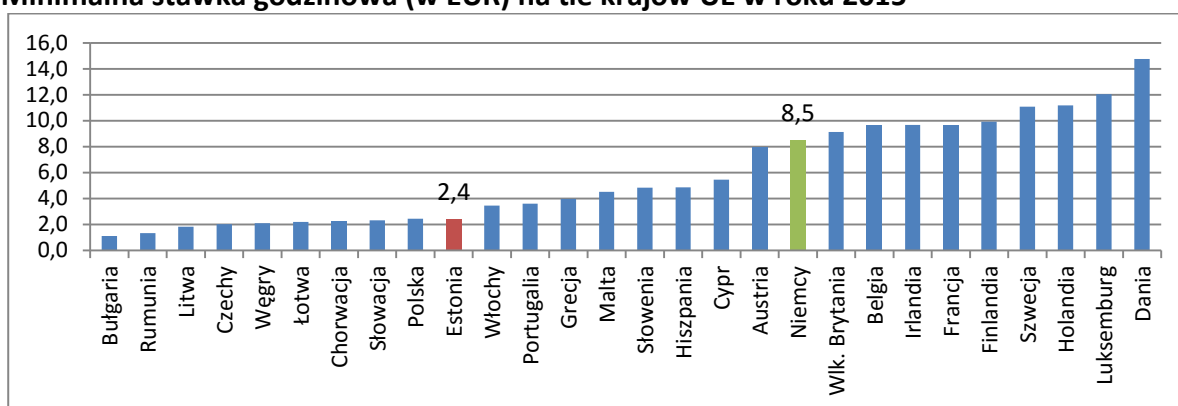
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	18 890
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	1 259
Udział w PKB	6,7%
Wolumen przewozów (tys. ton)	31 080
Zatrudnienie (tys.)	15,1
Liczba przedsiębiorstw	2 873

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

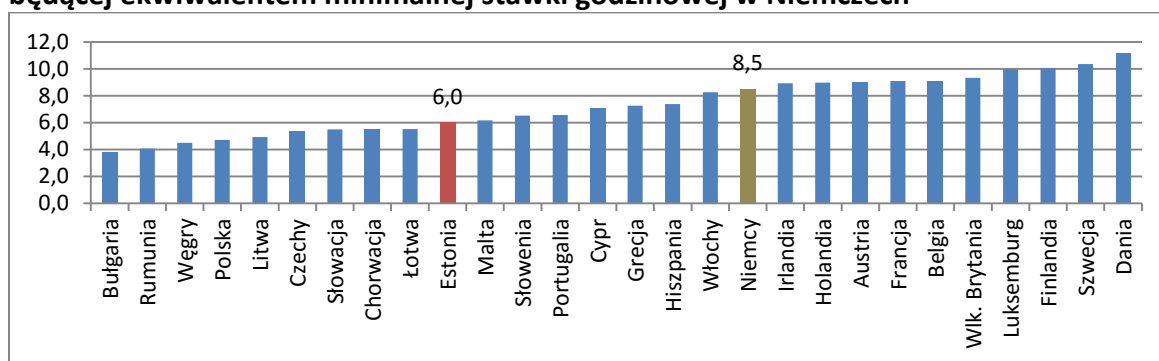


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



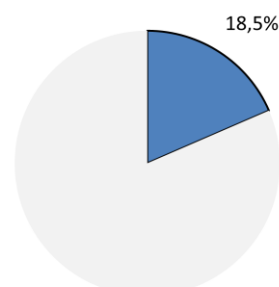
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	169 445
w tym: realizowany na terenie Niemiec	18,5%
realizowany na terenie Francji	-
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	18,5%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

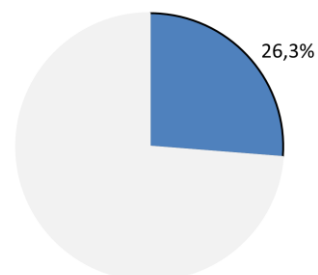




Finlandia

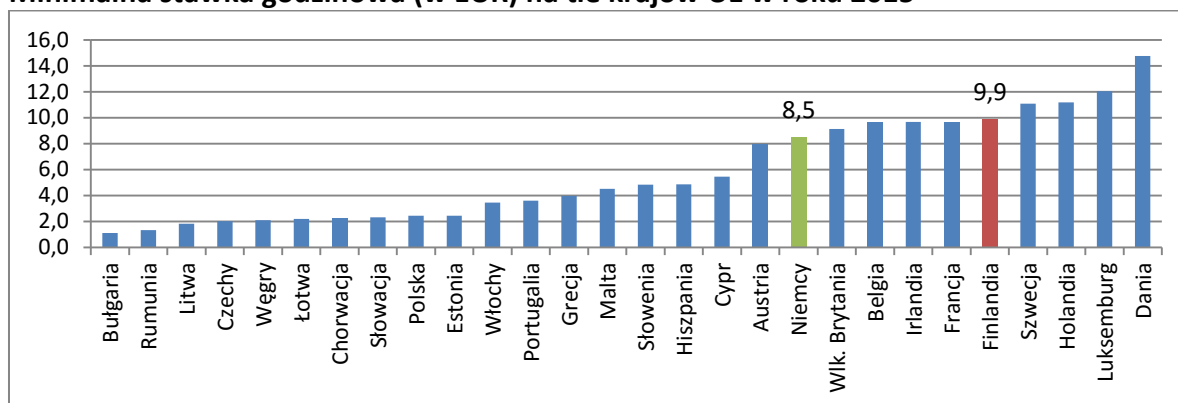
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	203 338
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	6 024
Udział w PKB	3,0%
Wolumen przewozów (tys. ton)	274 637
Zatrudnienie (tys.)	45,5
Liczba przedsiębiorstw	10 370



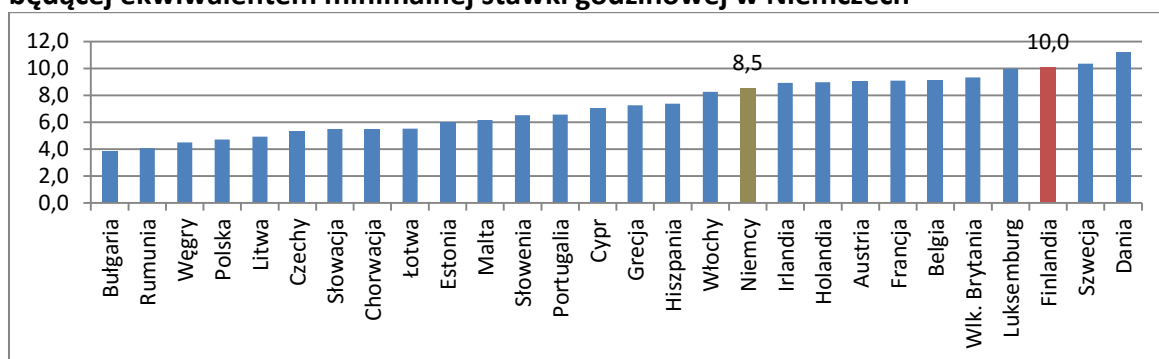
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



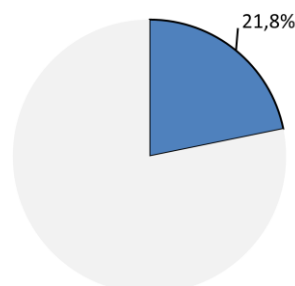
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	131 312
w tym: realizowany na terenie Niemiec	21,8%
realizowany na terenie Francji	-
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	21,8%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.



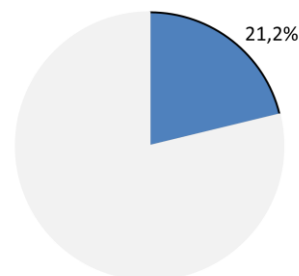


Francja

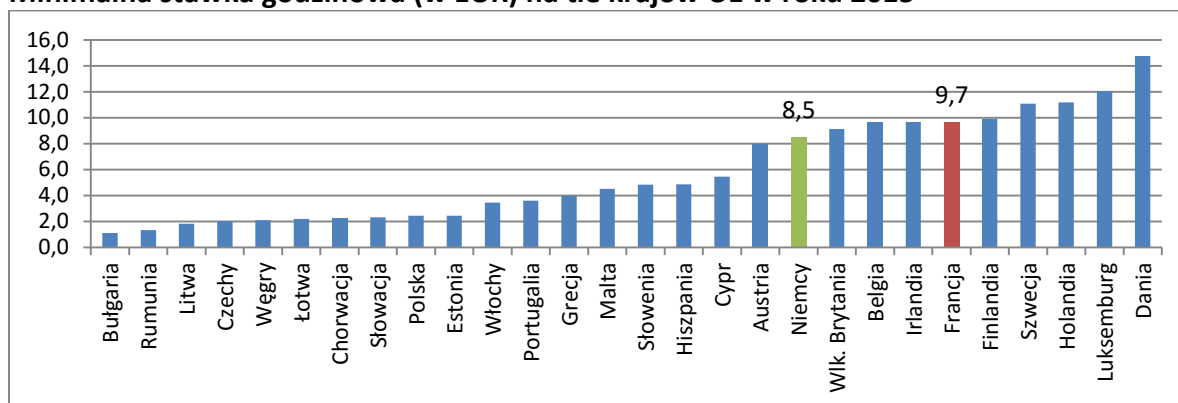
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	2 115 256
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	43 679
Udział w PKB	2,1%
Wolumen przewozów (tys. ton)	1 999 869
Zatrudnienie (tys.)	351,8
Liczba przedsiębiorstw	37 676

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

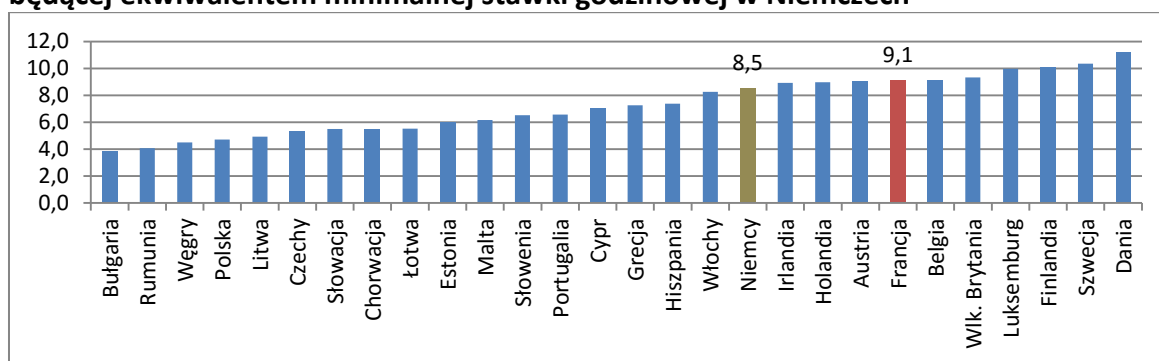


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



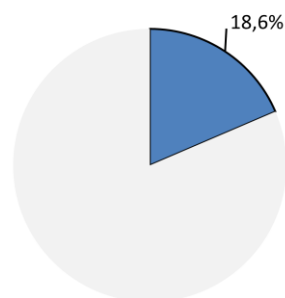
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	340 756
w tym: realizowany na terenie Niemiec	18,6%
realizowany na terenie Francji	-
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	18,6%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

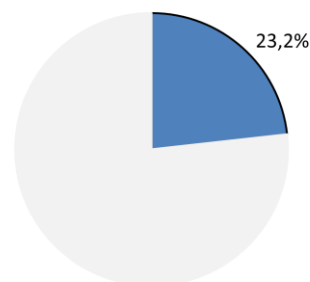




Grecja

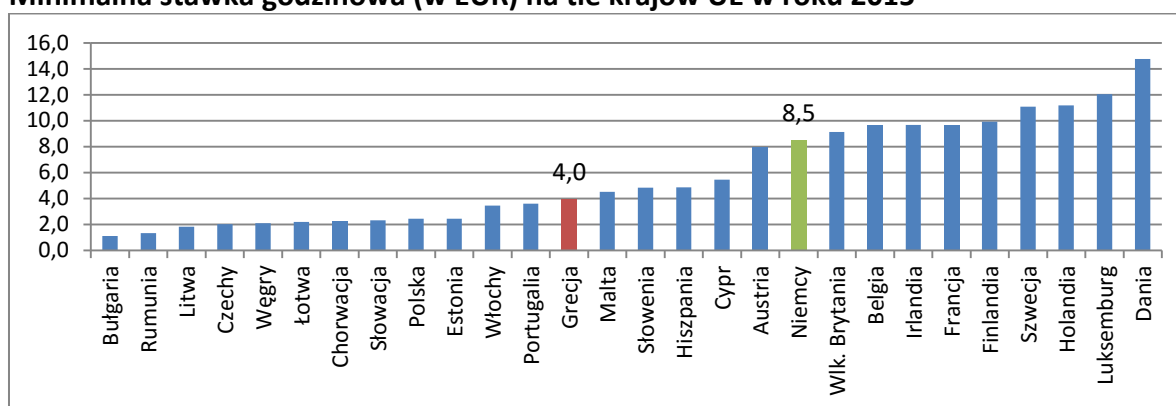
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	180 654
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	2 668
Udział w PKB	1,5%
Wolumen przewozów (tys. ton)	480 794
Zatrudnienie (tys.)	34,8
Liczba przedsiębiorstw	19 351



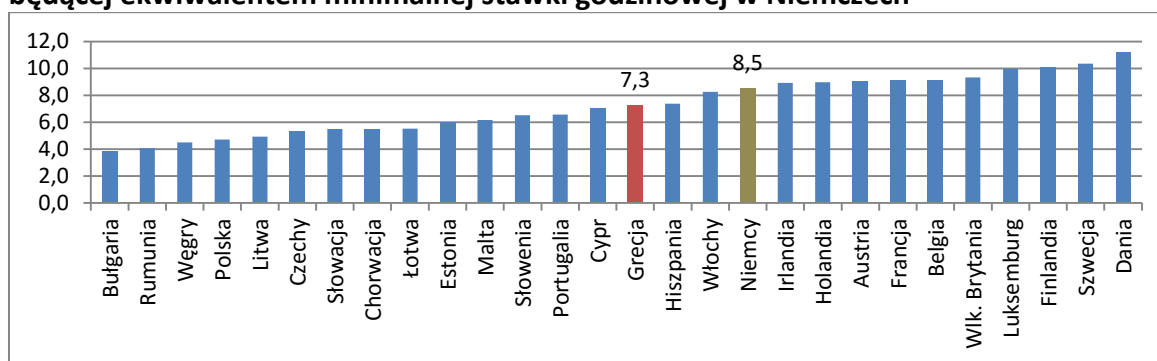
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	N/A
w tym: realizowany na terenie Niemiec	N/A
realizowany na terenie Francji	N/A
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	N/A

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

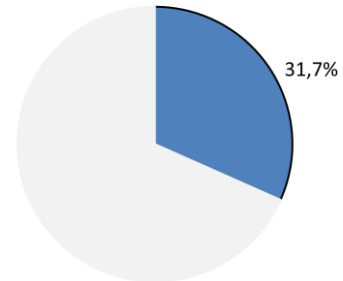


Hiszpania

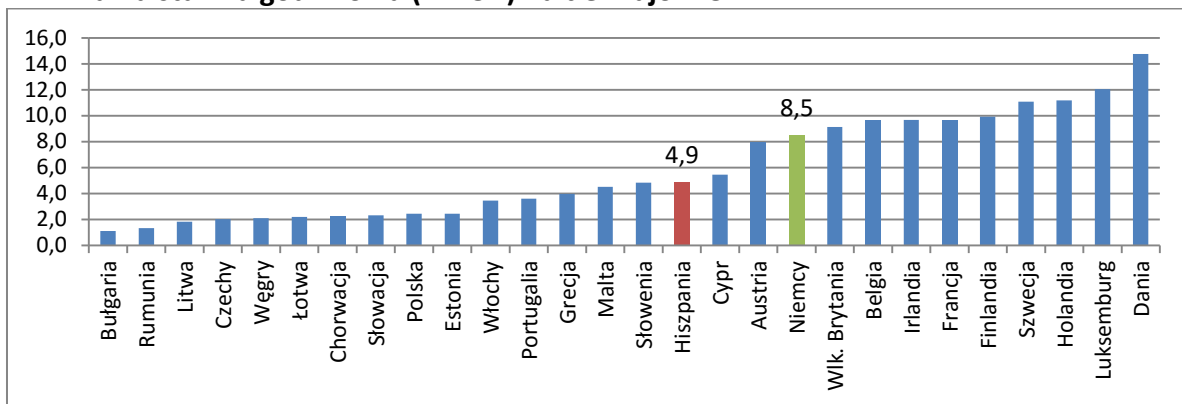
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	1 025 634
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	29 996
Udział w PKB	2,9%
Wolumen przewozów (tys. ton)	1 124 480
Zatrudnienie (tys.)	305,8
Liczba przedsiębiorstw	108 173

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

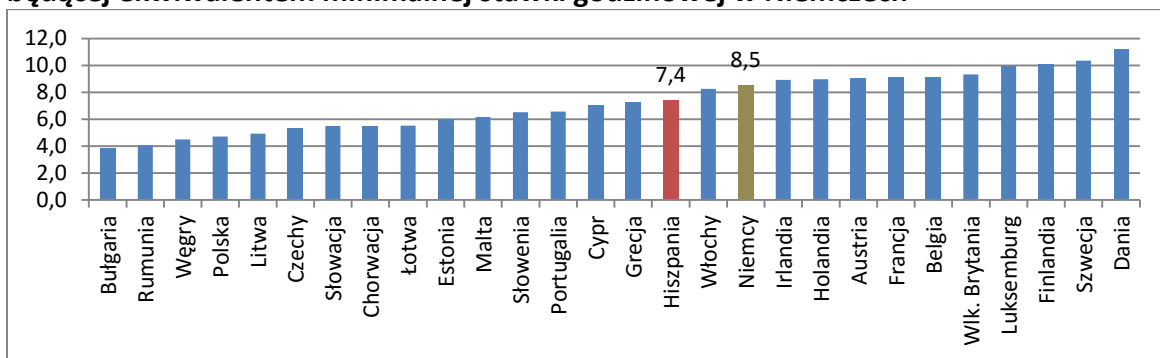


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



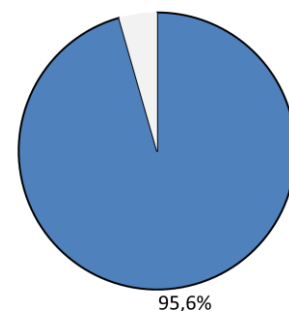
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	1 624 972
w tym: realizowany na terenie Niemiec	8,5%
realizowany na terenie Francji	87,1%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	95,6%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

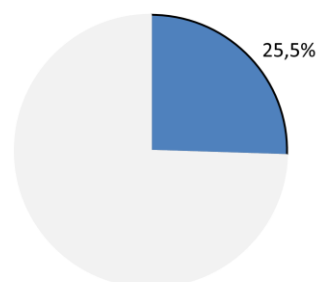




Holandia

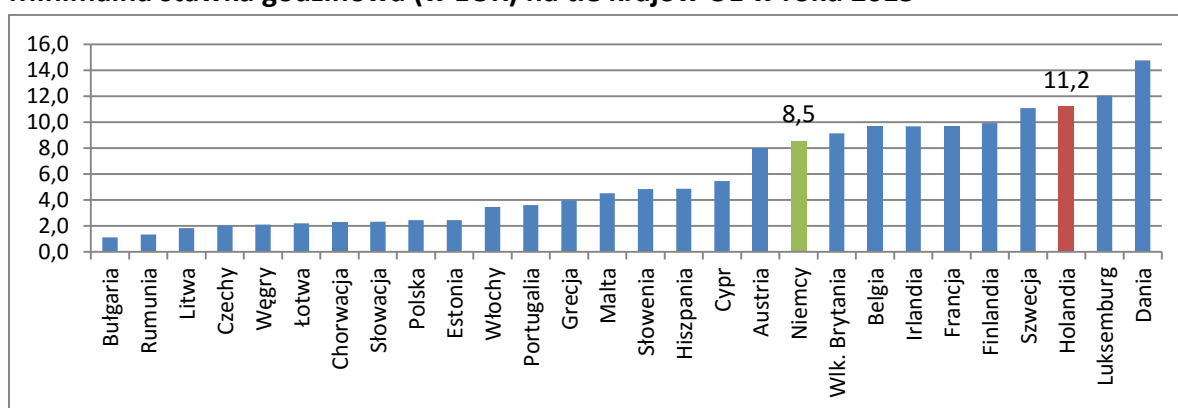
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	652 748
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	19 275
Udział w PKB	3,0%
Wolumen przewozów (tys. ton)	604 692
Zatrudnienie (tys.)	113,5
Liczba przedsiębiorstw	11 156



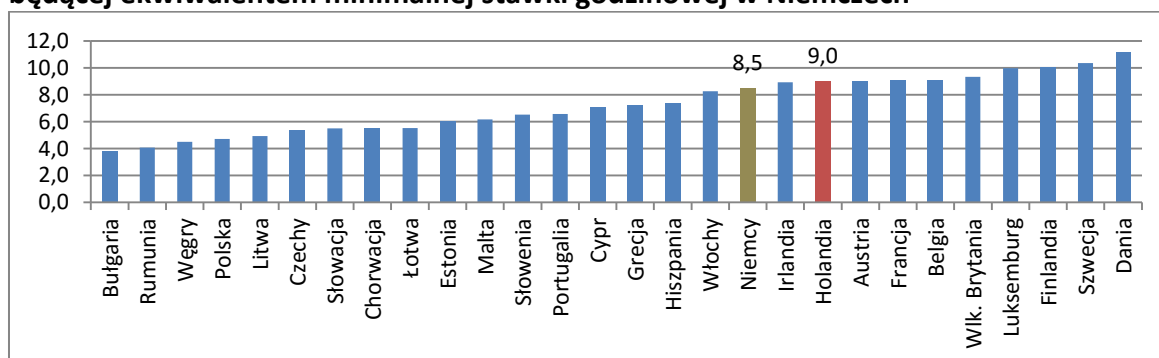
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech

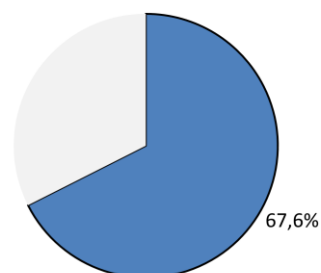


Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	2 404 211
w tym: realizowany na terenie Niemiec	47,0%
realizowany na terenie Francji	20,6%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	67,6%



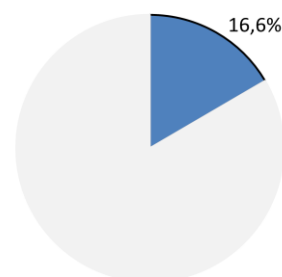
Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



Irlandia

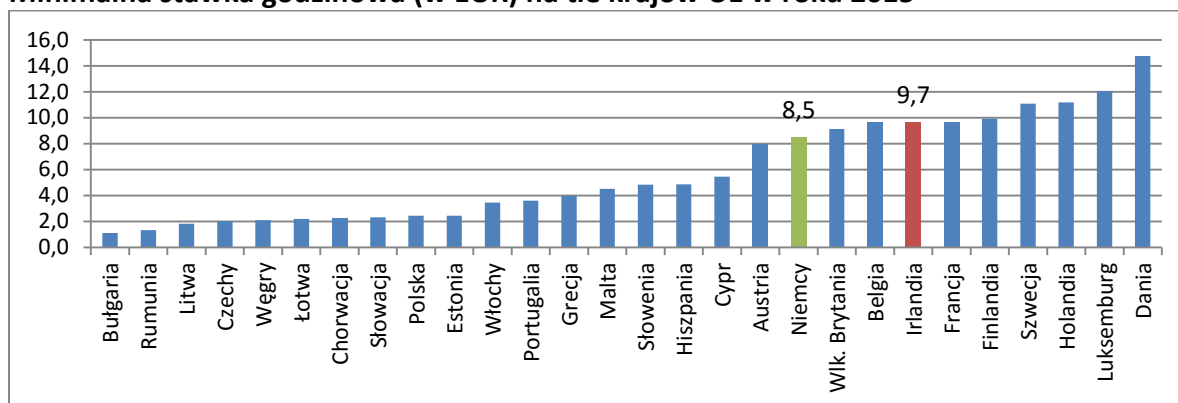
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	180 209
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	2 855
Udział w PKB	1,6%
Wolumen przewozów (tys. ton)	107 222
Zatrudnienie (tys.)	19,8
Liczba przedsiębiorstw	3 939



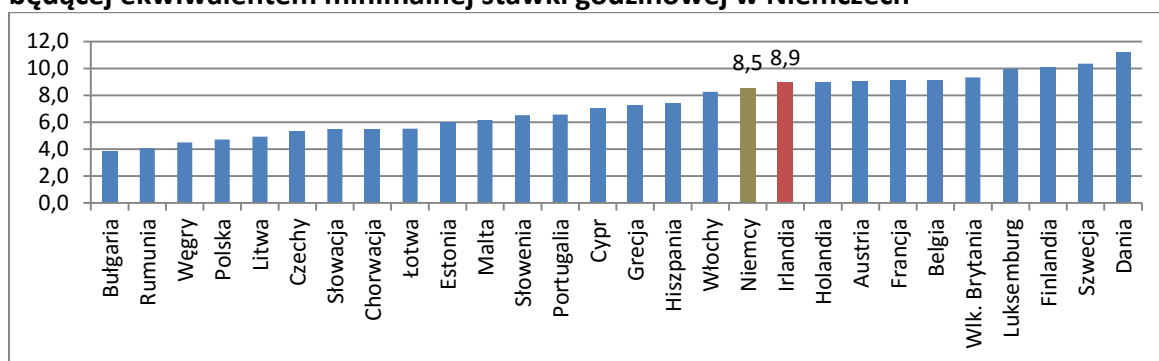
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



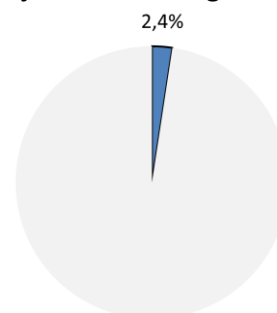
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	329 094
w tym: realizowany na terenie Niemiec	-
realizowany na terenie Francji	2,4%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	2,4%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

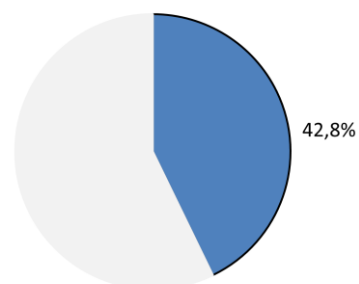




Litwa

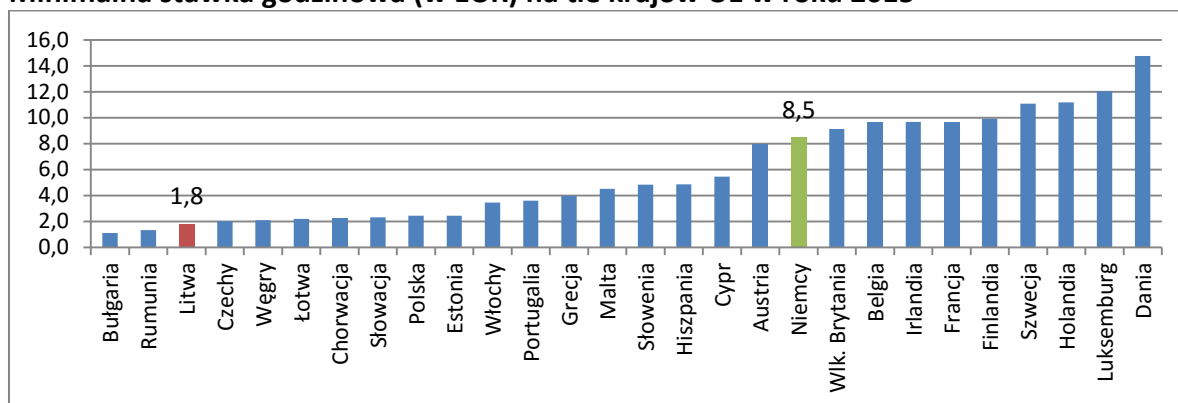
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	35 002
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	3 260
Udział w PKB	9,3%
Wolumen przewozów (tys. ton)	52 346
Zatrudnienie (tys.)	52,8
Liczba przedsiębiorstw	4 891



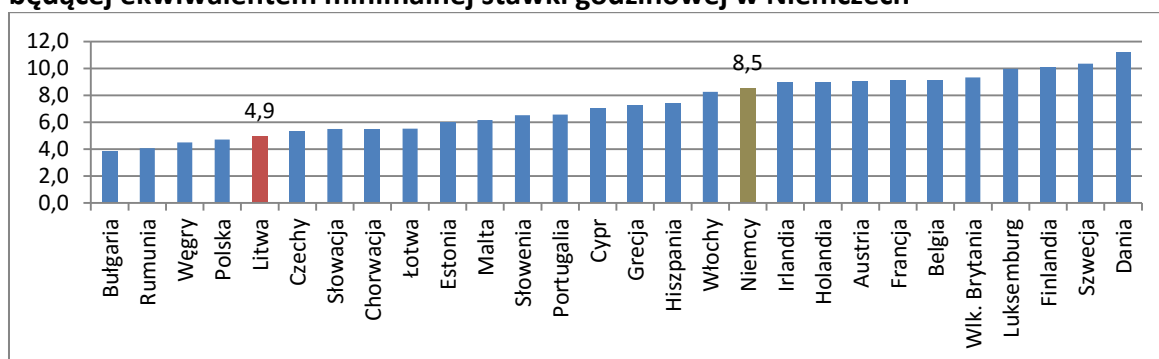
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



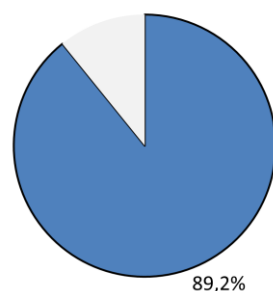
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	57 805
w tym: realizowany na terenie Niemiec	37,0%
realizowany na terenie Francji	52,1%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	89,2%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

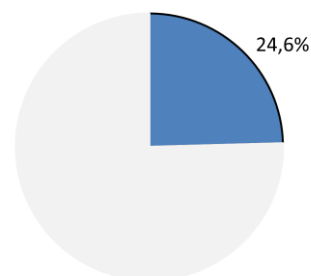




Luksemburg

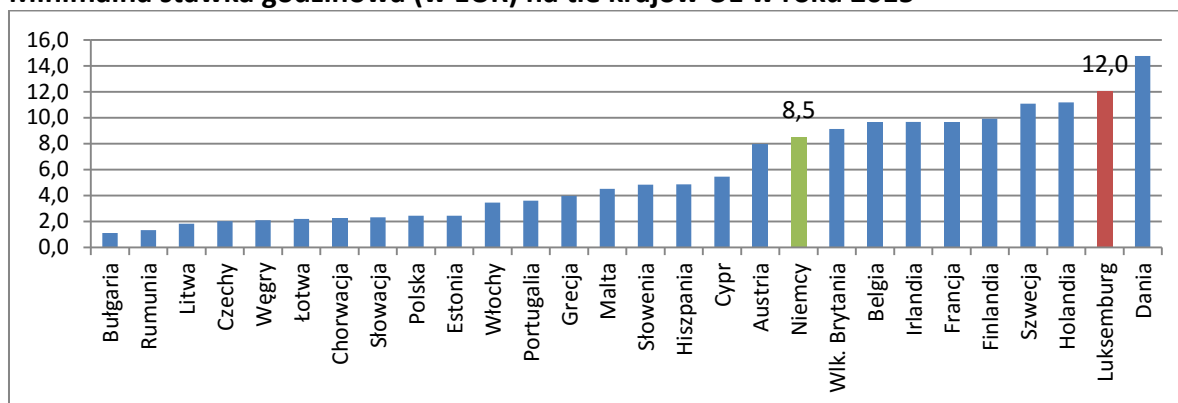
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	46 353
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	1 201
Udział w PKB	2,6%
Wolumen przewozów (tys. ton)	51 480
Zatrudnienie (tys.)	7,6
Liczba przedsiębiorstw	461



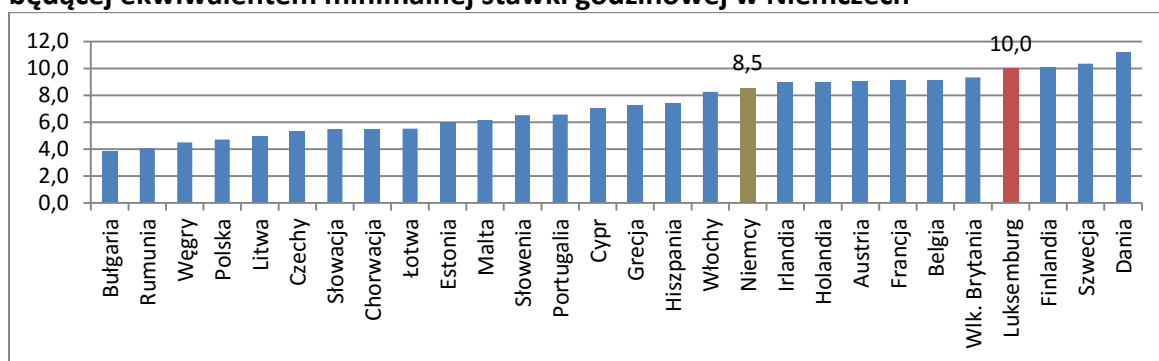
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



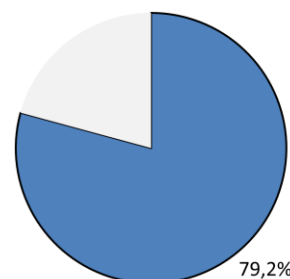
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	2 061 816
w tym: realizowany na terenie Niemiec	22,4%
realizowany na terenie Francji	56,8%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	79,2%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



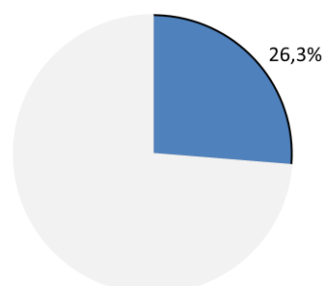


Łotwa

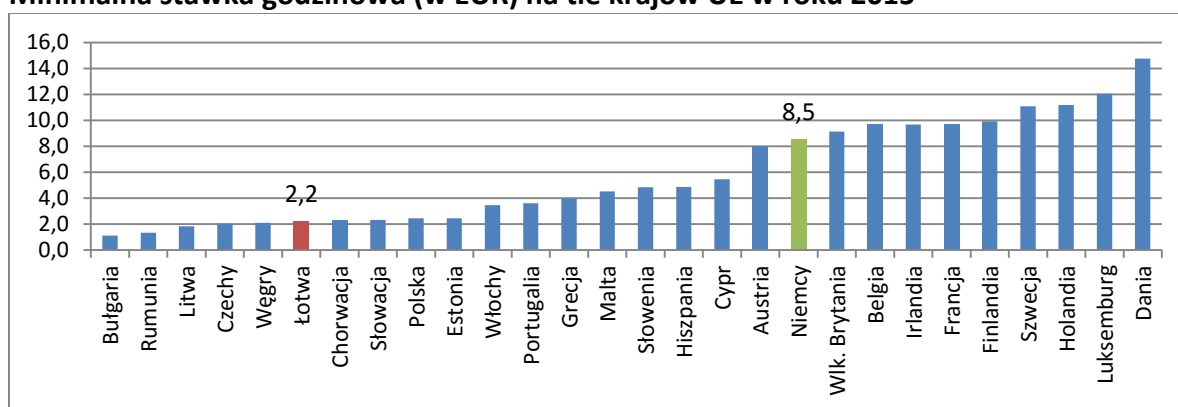
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	22 816
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	1 389
Udział w PKB	6,1%
Wolumen przewozów (tys. ton)	60 610
Zatrudnienie (tys.)	23,9
Liczba przedsiębiorstw	3 310

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

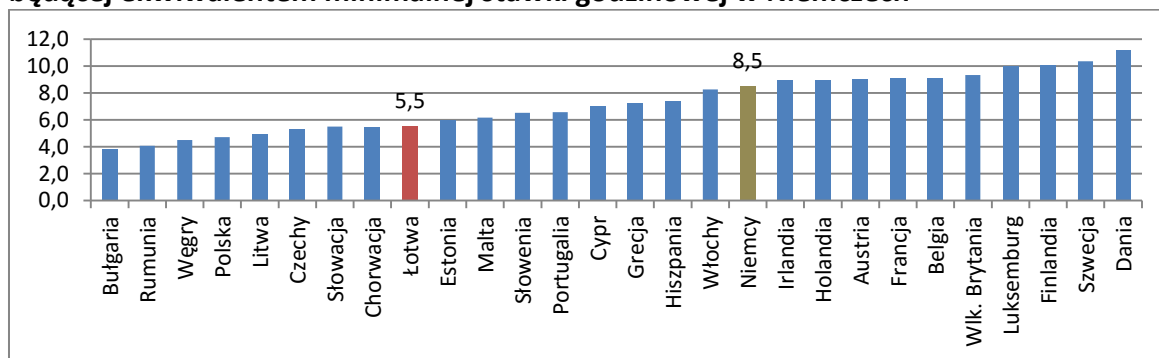


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



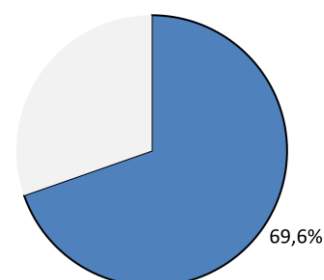
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	192 934
w tym: realizowany na terenie Niemiec	31,5%
realizowany na terenie Francji	38,1%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	69,6%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

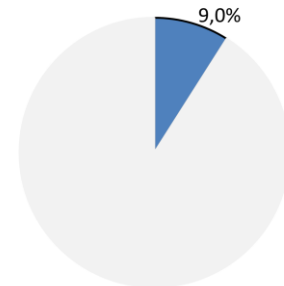




Malta

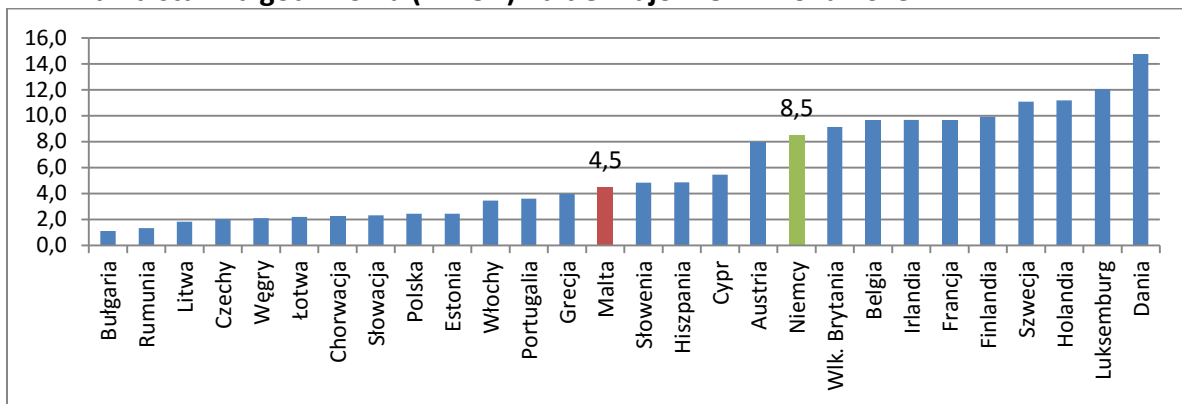
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	7 631
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	103
Udział w PKB	1,4%
Wolumen przewozów (tys. ton)	-
Zatrudnienie (tys.)	1,1
Liczba przedsiębiorstw	404



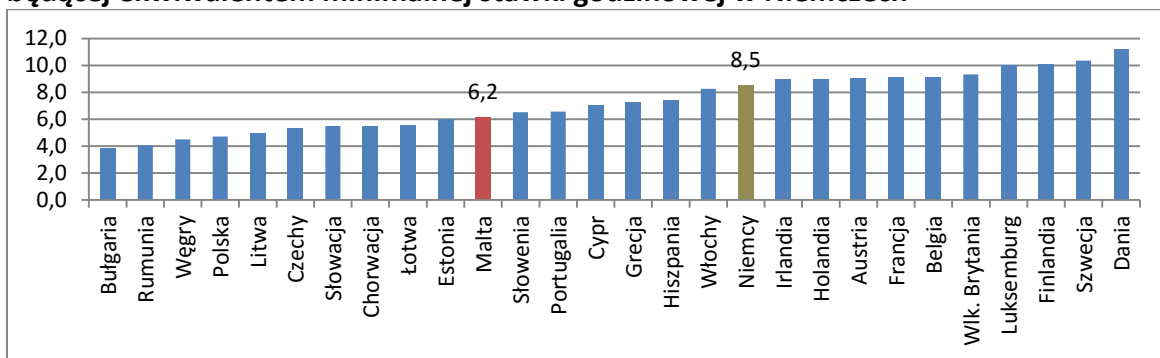
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	N/A
w tym: realizowany na terenie Niemiec	N/A
realizowany na terenie Francji	N/A
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	N/A

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

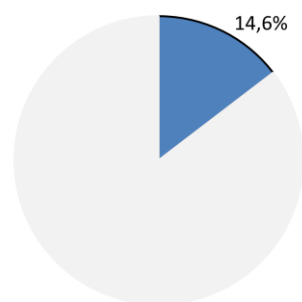


Niemcy

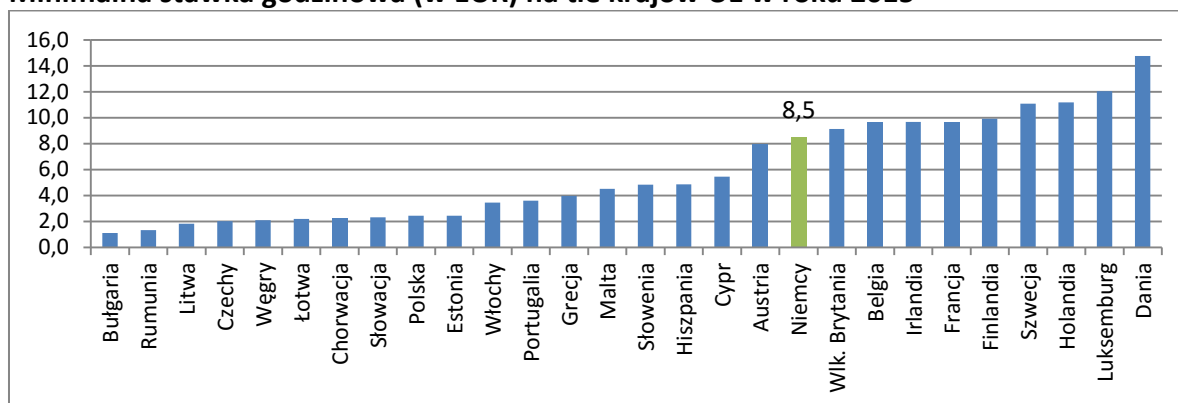
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	2 826 240
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	39 194
Udział w PKB	1,4%
Wolumen przewozów (tys. ton)	2 938 702
Zatrudnienie (tys.)	409,9
Liczba przedsiębiorstw	35 852

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

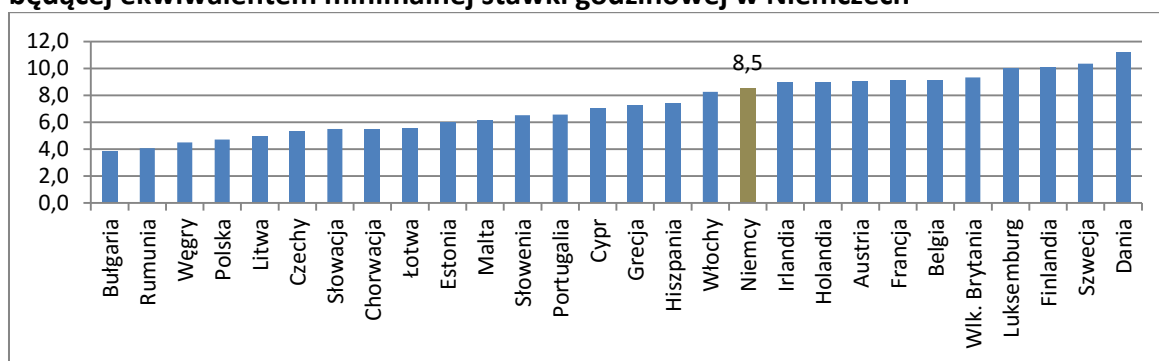


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



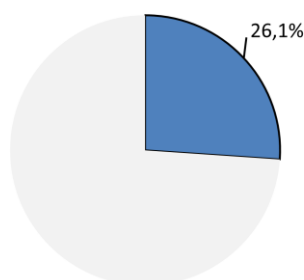
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	1 931 078
w tym: realizowany na terenie Niemiec	-
realizowany na terenie Francji	26,1%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	26,1%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.



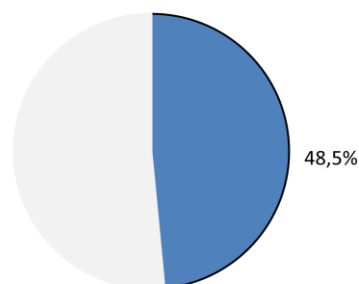


Polska

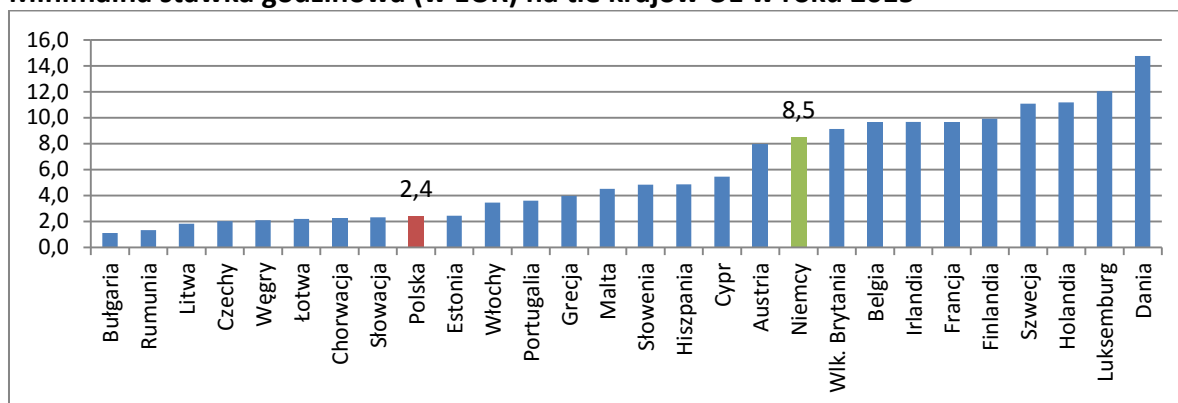
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	394 721
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	20 281
Udział w PKB	5,1%
Wolumen przewozów (tys. ton)	1 300 608
Zatrudnienie (tys.)	293,6
Liczba przedsiębiorstw	77 141

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

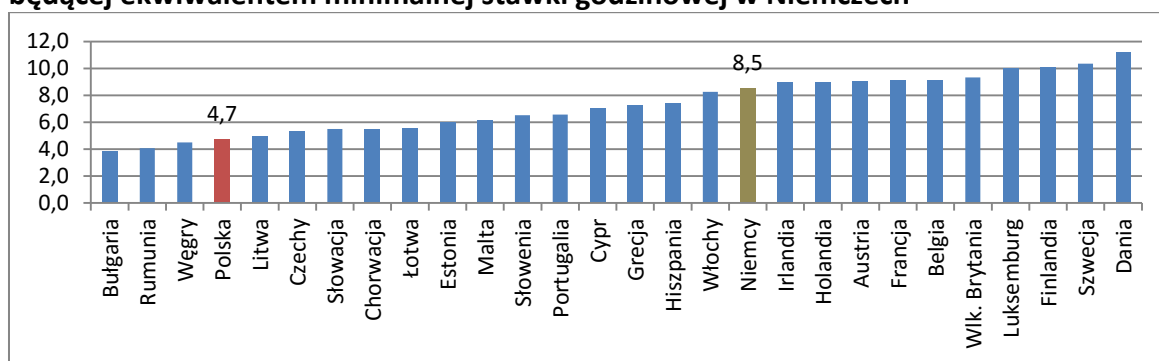


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



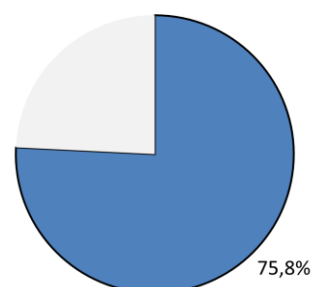
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	4 219 306
w tym: realizowany na terenie Niemiec	55,2%
realizowany na terenie Francji	20,6%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	75,8%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

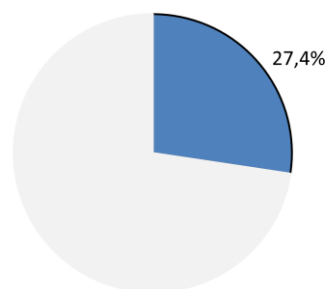




Portugalia

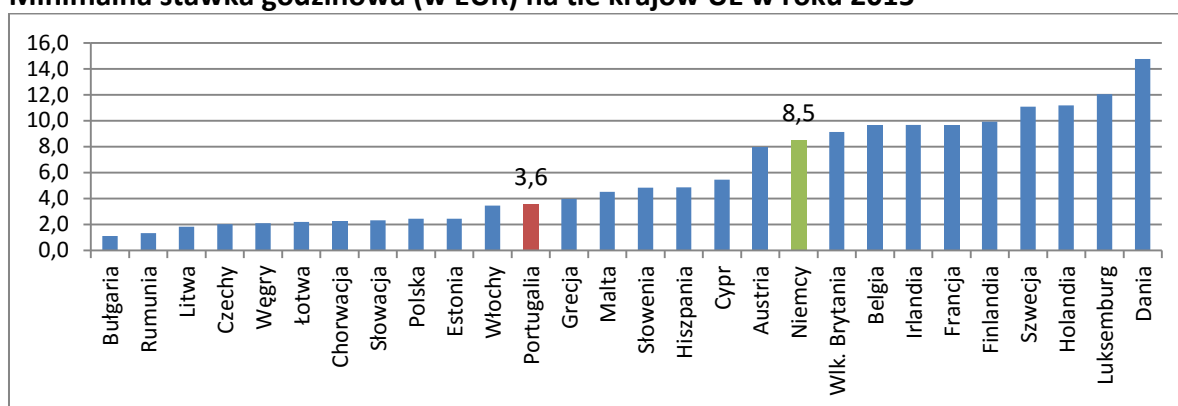
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	170 269
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	4 796
Udział w PKB	2,8%
Wolumen przewozów (tys. ton)	148 177
Zatrudnienie (tys.)	58,8
Liczba przedsiębiorstw	8 287



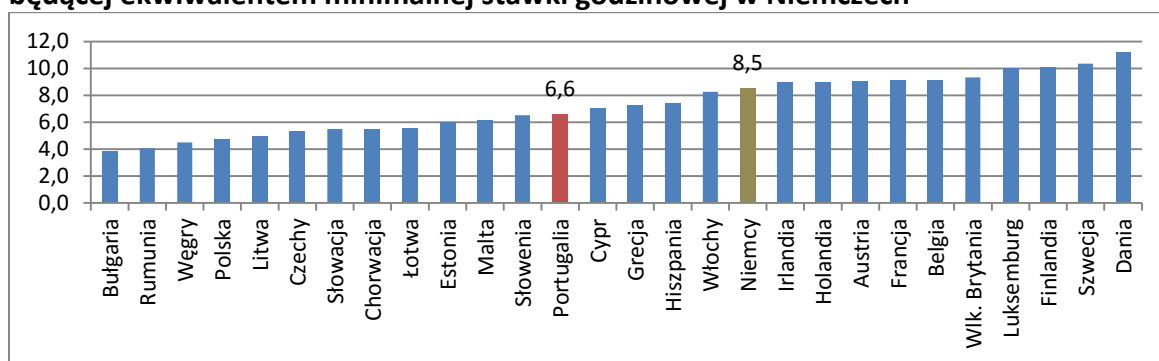
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech

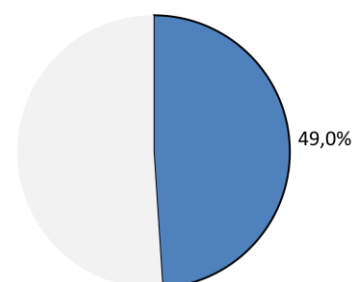


Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	636 577
w tym: realizowany na terenie Niemiec	7,0%
realizowany na terenie Francji	42,0%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	49,0%



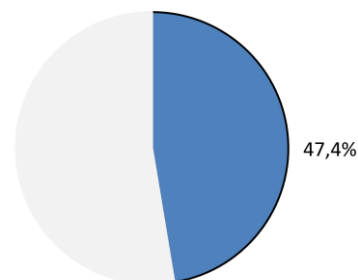
Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



Rumunia

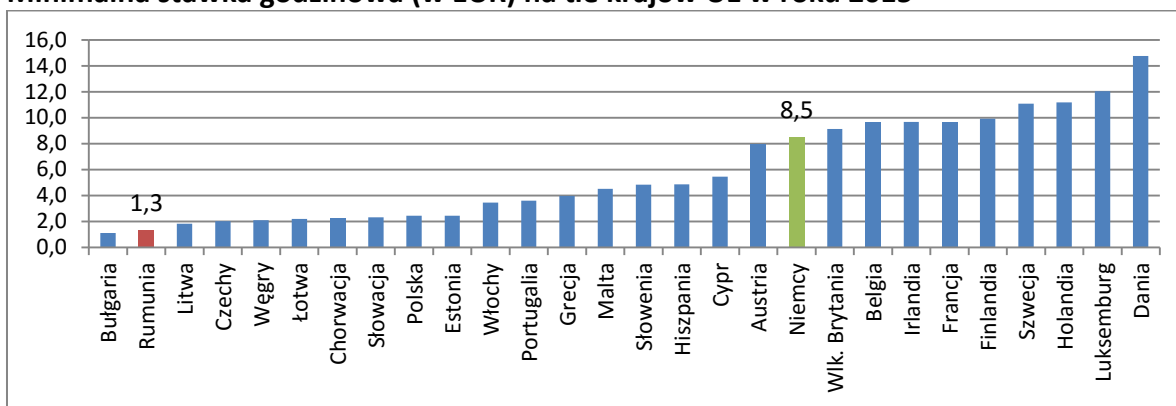
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	144 254
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	6 083
Udział w PKB	4,2%
Wolumen przewozów (tys. ton)	191 554
Zatrudnienie (tys.)	113,8
Liczba przedsiębiorstw	22 622



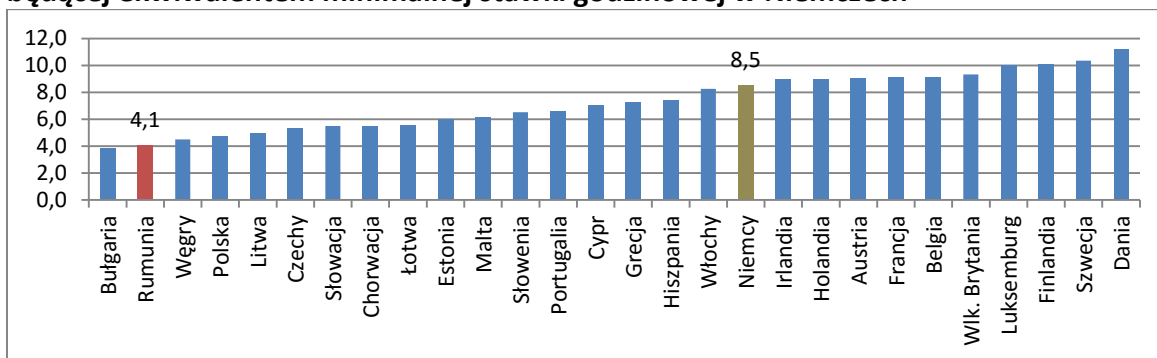
Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech

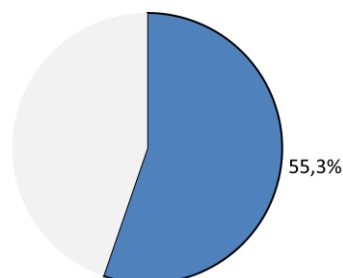


Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	51 011
w tym: realizowany na terenie Niemiec	37,0%
realizowany na terenie Francji	18,3%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	55,3%



Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

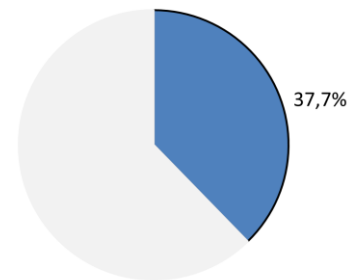


Słowacja

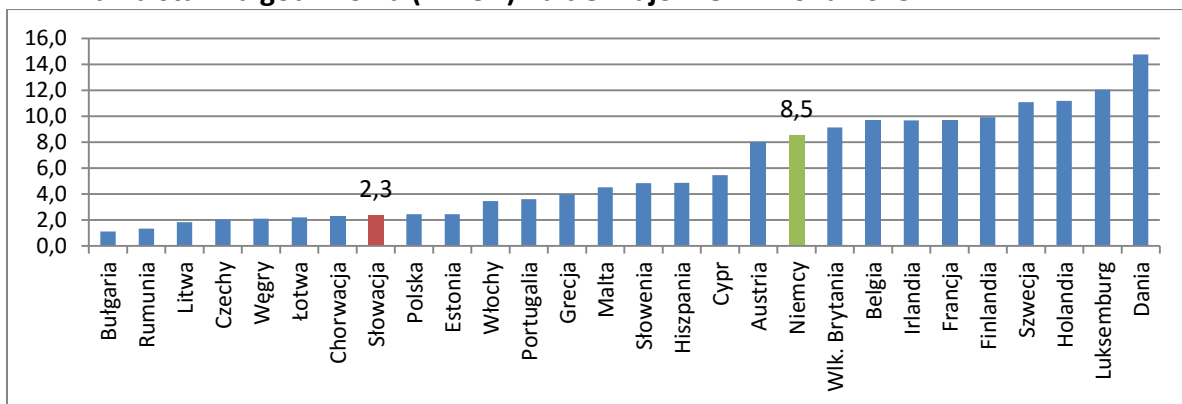
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	74 170
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	2 961
Udział w PKB	4,0%
Wolumen przewozów (tys. ton)	129 032
Zatrudnienie (tys.)	38,9
Liczba przedsiębiorstw	8 105

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

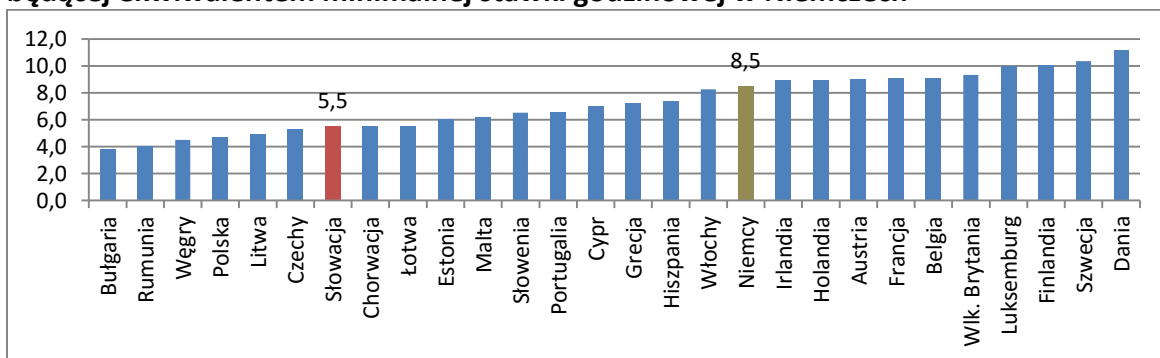


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



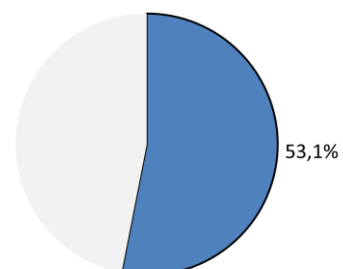
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	485 537
w tym: realizowany na terenie Niemiec	28,0%
realizowany na terenie Francji	25,1%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	53,1%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



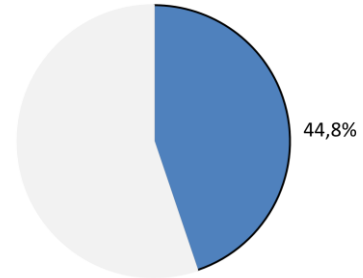


Słowenia

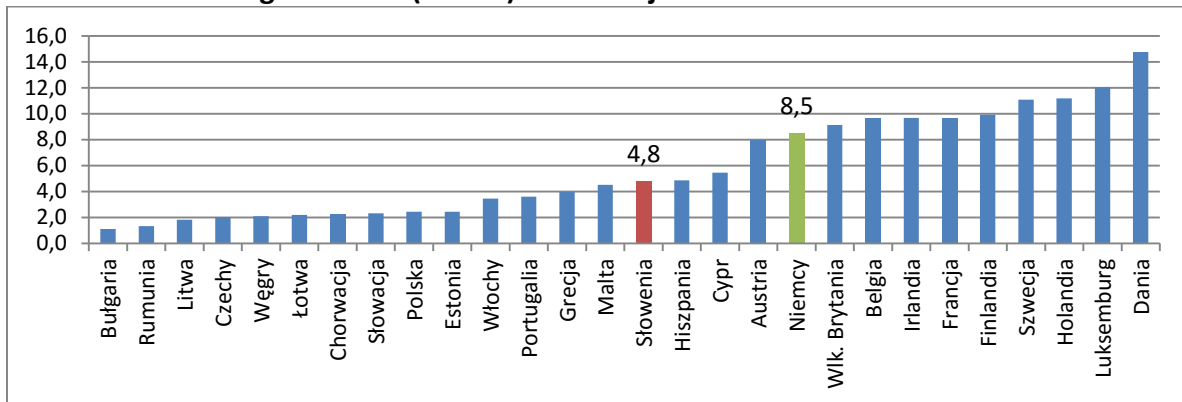
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	35 917
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	2 118
Udział w PKB	5,9%
Wolumen przewozów (tys. ton)	65 340
Zatrudnienie (tys.)	20,4
Liczba przedsiębiorstw	5 561

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

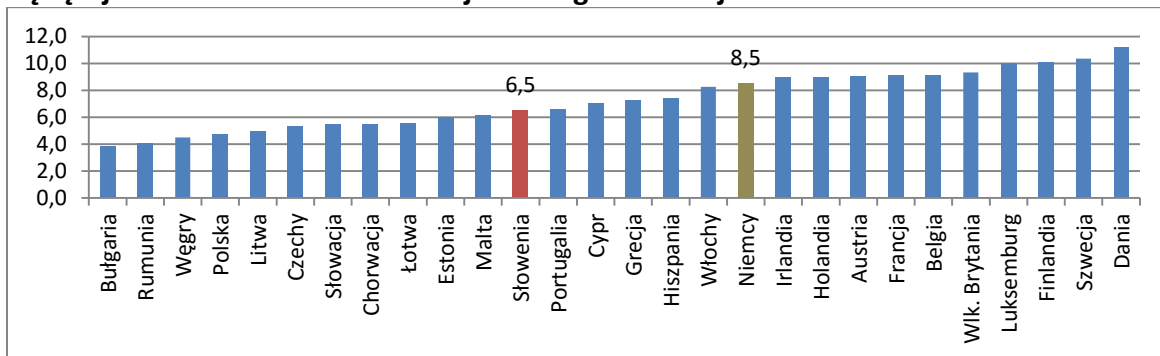


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



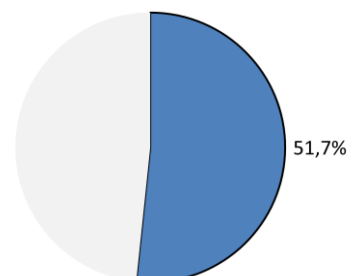
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	384 865
w tym: realizowany na terenie Niemiec	46,6%
realizowany na terenie Francji	5,1%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	51,7%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



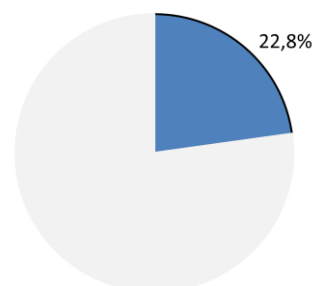


Szwecja

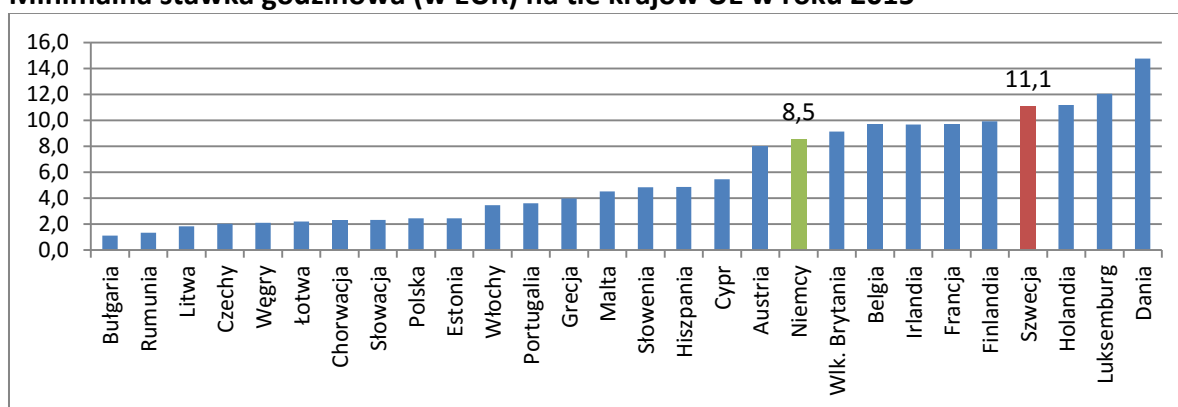
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	435 752
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	11 191
Udział w PKB	2,6%
Wolumen przewozów (tys. ton)	281 177
Zatrudnienie (tys.)	75,9
Liczba przedsiębiorstw	15 006

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

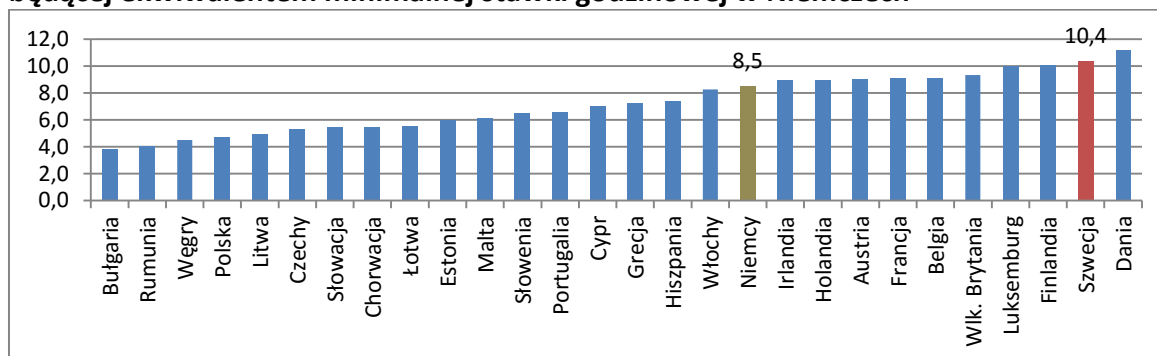


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



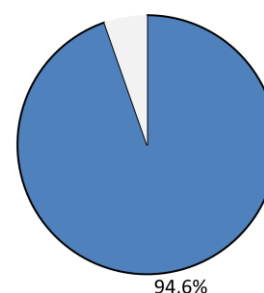
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	121 057
w tym: realizowany na terenie Niemiec	94,6%
realizowany na terenie Francji	-
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	94,6%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



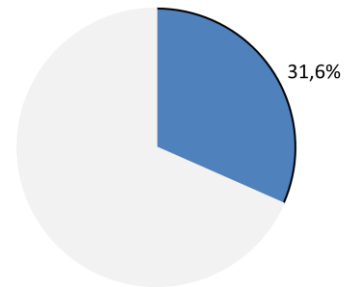


Węgry

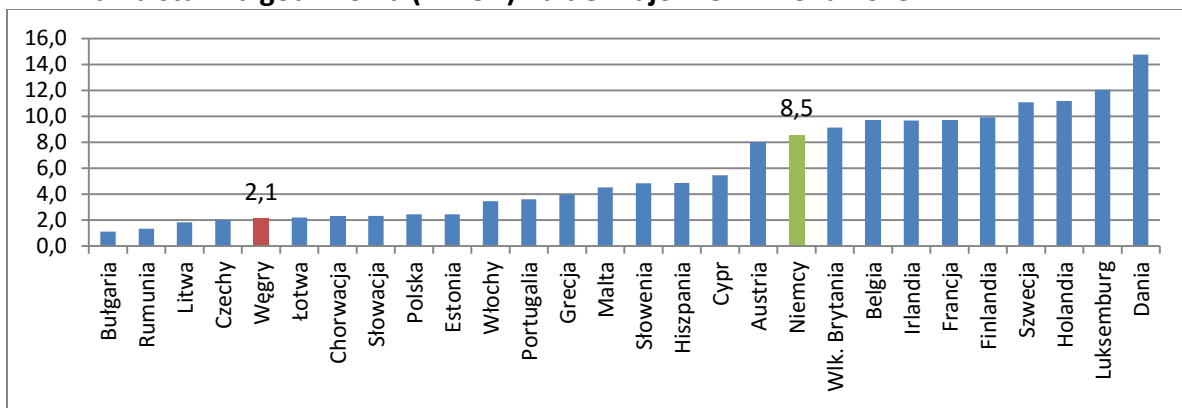
Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	101 483
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	4 813
Udział w PKB	4,7%
Wolumen przewozów (tys. ton)	169 211
Zatrudnienie (tys.)	65,1
Liczba przedsiębiorstw	14 149

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

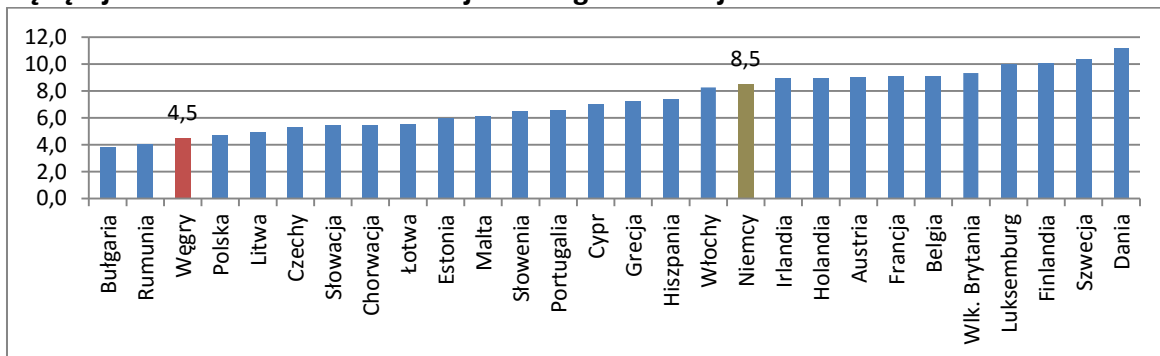


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



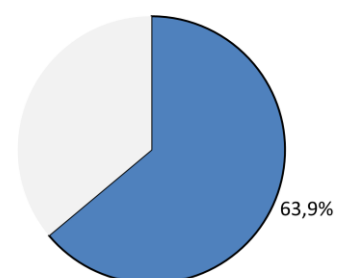
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	409 375
w tym: realizowany na terenie Niemiec	43,4%
realizowany na terenie Francji	20,5%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	63,9%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat



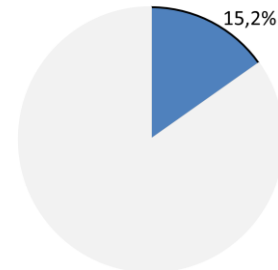


Wielka Brytania

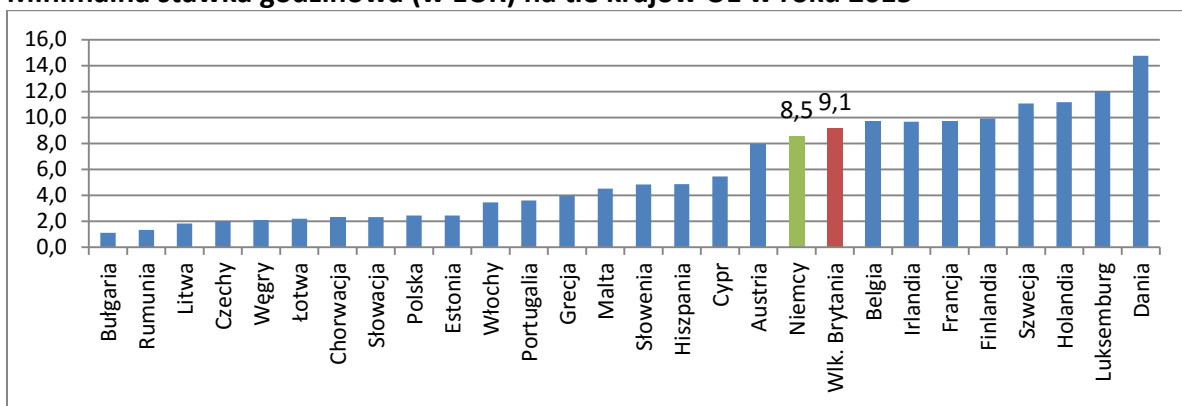
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	2 048 328
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	28 222
Udział w PKB	1,4%
Wolumen przewozów (tys. ton)	1 507 108
Zatrudnienie (tys.)	242,5
Liczba przedsiębiorstw	33 527

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

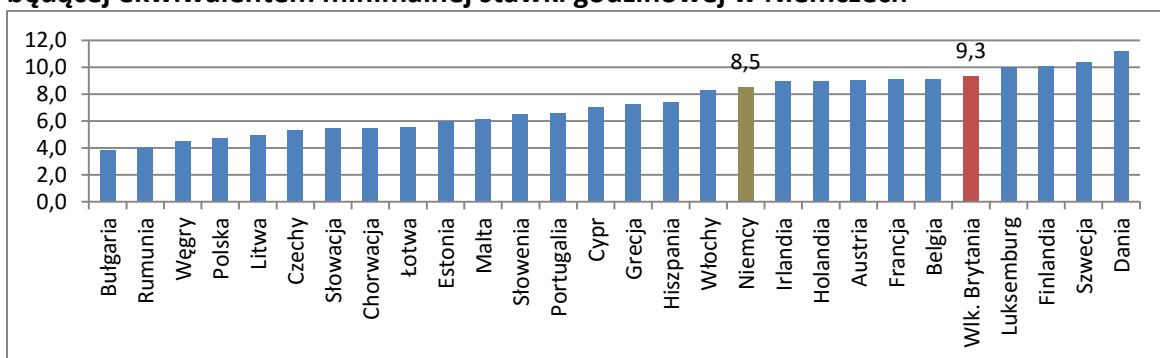


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



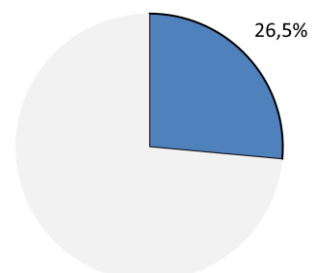
Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.



Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	140 630
w tym: realizowany na terenie Niemiec	8,1%
realizowany na terenie Francji	18,3%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	26,5%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

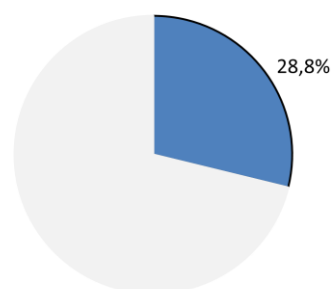


Włochy

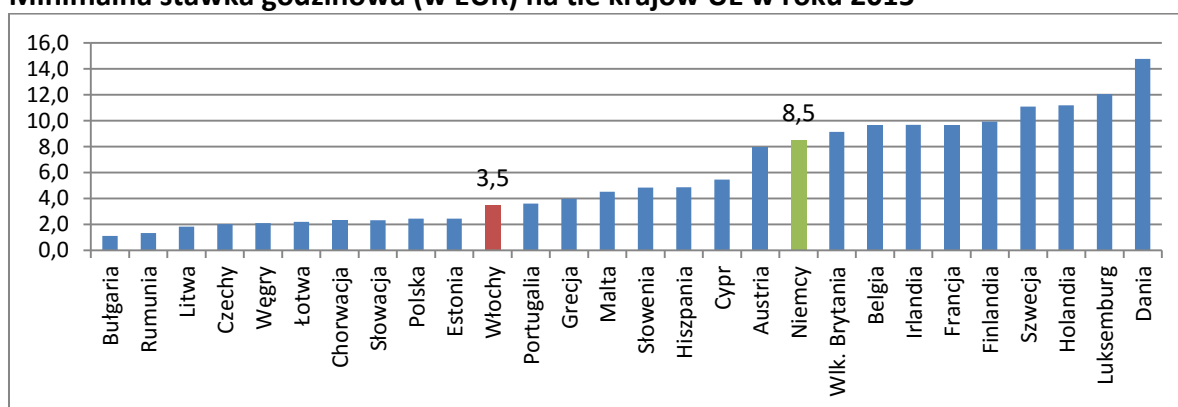
Produkt Krajowy Brutto (mln EUR)	1 604 599
Drogowy transport towarów	
Obroty (mln EUR)	42 562
Udział w PKB	2,7%
Wolumen przewozów (tys. ton)	1 023 872
Zatrudnienie (tys.)	304,9
Liczba przedsiębiorstw	72 723

Dane za rok 2013; Źródło: Eurostat

Udział drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem

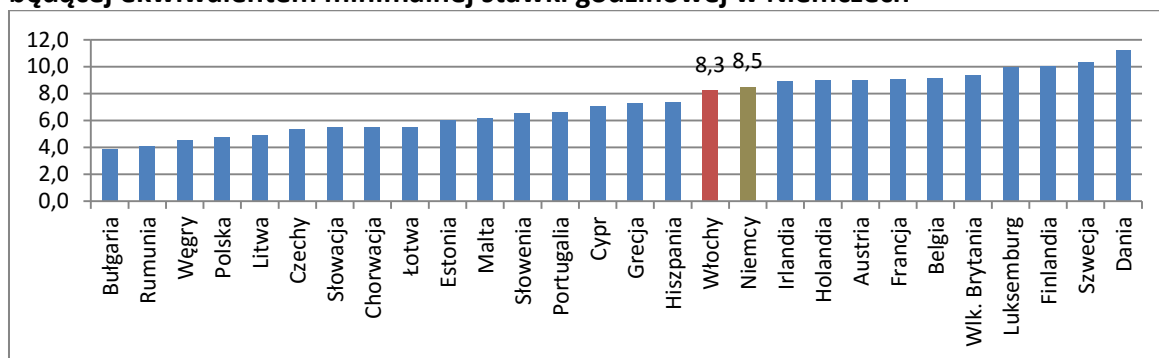


Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE w roku 2015



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Minimalna stawka godzinowa (w EUR) na tle krajów UE z uwzględnieniem siły nabywczej, będącej ekwiwalentem minimalnej stawki godzinowej w Niemczech



Źródło: Eurostat, szacunki własne

Udział kabotażu na terenie Niemiec i Francji w kabotażu ogółem.

Kabotaż

Wolumen przewozów (tys. tkm)	474 542
w tym: realizowany na terenie Niemiec	55,7%
realizowany na terenie Francji	44,3%
łącznie realizowany na terenie Niemiec i Francji	100,0%

Dane za rok 2010; Źródło: Eurostat

