

Braki paliwa w Wielkiej Brytanii, czyli anatomia zielonego szaleństwa

3 października 2021

Zapewne do drogich czytelników docierają niepokojące wieści z Wielkiej Brytanii dotyczące braków paliwa na stacjach benzynowych. Wszystkie brytyjskie jak i również europejskie media donoszą, że gigant petrochemiczny British Petroleum zamyka aż 20 stacji benzynowych z 1200 posiadanych z uwagi na brak kierowców, którzy mogliby dostarczyć paliwa na stacje benzynowe. Serio???



Może jednak przyjrzymy się bardziej uważnie całej sytuacji. To, że BP zamknie 20 stacji było już wiadomo niemalże rok temu, gdyż jak każda szanująca się firma nie może sobie pozwolić do utrzymywanie stacji, które są nierentowne, przynoszą straty i są zlokalizowane w miejscach nierokujących nadziei na polepszenie sprzedaży.

Czy tej całej sytuacji naprawdę są winni kierowcy, którzy nie chcą pracować na wyspach? Odpowiedź jest prosta, oczywiście że nie, wszystkiemu jest winna zwykła ekonomia i kalkulacja rentowności.

W tym właśnie miejscu chciałbym się skupić na samych kierowcach. Już od początku bieżącego roku rząd Wielkiej Brytanii robił wszystko, żeby zniechęcić ludzi do pracy za kierownicą. Od kwietnia 2021 zaczął obowiązywać kierowców rozporządzenie IR35. W skrócie wygląda to tak, że do tej pory spora część kierowców mogła otworzyć sobie działalność gospodarczą z ograniczoną odpowiedzialnością i śmiało korzystać z pewnych przywilejów podatkowych. Wprowadzenie

zarządzenia IR35 miało na celu wykluczenie sytuacji w której właściciel firmy sam pracował na siebie czyli po prostu był samozatrudniony.

Dla zobrazowania sytuacji podam jeden przykład. Osoba, która jest zatrudniona na kontrakcie w firmie transportowej zarabia zakładamy £14 na godzinę, od tej kwoty odliczane są podatki oraz ubezpieczenie zdrowotne. Kwota, którą taki pracownik otrzymuje na rękę to jest około 11 GBP na godzinę. W tym samym czasie kierowca, który prowadził firmę Ltd otrzymał stawkę 15 GBP (pracownicy agencyjni zawsze mają większą stawkę z uwagi na brak możliwości wykorzystania urlopu) doliczał sobie 20% kwoty VAT, czyli 3 GBP i uwaga, uwaga to jest najlepsze, będąc firmą jednoosobową mógł wejść na tzw. płaską stawkę VAT wynoszącą w pierwszym roku działalności 9% a w każdym kolejnym 10% od przychodu. Jak łatwo sobie policzyć jego podstawą do opodatkowania przed odliczeniem wszelkie go rodzaju kosztów takich jak zakup ubrania służbowego, paliwo, jedzenie, środki czyszczące itp. było 16,38 GBP.

Kolejnym strzałem w stopę rządu Jej Królewskiej Mości, było nałożenie obowiązku zdobycia wizy pracowniczej dla każdego kierowcy przybywającego na wyspy po brexicie. Osobiście znam kilka osób, które będąc kierowcami jednocześnie są absolwentami wyższych uczelni, świetnie mówią w języku angielskim oraz zarabiają powyżej „minimum wizowego”, niemniej jednak nie oszukujmy się, większość kierowców raczej nie może poszczycić się takimi osiągnięciami. Jednym słowem wymagania wizowe mogą być nie do przeskoczenia dla przeciętnego kierowcy trucka.

Tutaj właśnie chciałbym wrócić do sedna naszego tematu i odpowiedzieć na pytanie jak to się stało, że zabrakło paliwa na stacjach benzynowych w UK. Cofając się w czasie jakieś siedem dni można było zauważyć w głównych mediach paniczne doniesienia o braku kierowców które mogłyby spowodować problemy z dostawami żywności na święta Bożego Narodzenia. Dodatkowo portale BBC i Independent, wrzuciły artykuły

dotyczące braku specjalistycznych kierowców z licencjami na niebezpieczne materiały ADR. W tym momencie ruszyła lawina, większość ludzi, mimo iż nie miała takiej potrzeby pojechała na stacje benzynowe żeby zaopatrzyć się w paliwo „na zapas”. Dochodziło to naprawdę kuriozalnych sytuacji, często zdarzało się, że oprócz paliwa do baku kierowcy wypełniali po brzegi kanistry z benzyną. Zwiększony popyt zrobił swoje, powstały niedobory paliwa, które naprawdę jest bardzo trudno uzupełnić z dnia na dzień.

Skoro już wiemy, dlaczego zabrakło paliw na stacjach postarajmy się odpowiedzieć na pytanie co było tego przyczyną? Jak już wyżej pisałem nie uważam, że winnym całej tej sytuacji jest brak kierowców. Jeśli nie kierowcy to kto ponosi za to odpowiedzialność?

Moim zdaniem należałoby to się przyjrzeć hurtownikom oraz temu co mogłoby ich zmusić do szybszej sprzedaży dużej ilości paliw. Robiąc mały research wpadłem na bardzo ciekawe informacje dotyczące benzyny w Wielkiej Brytanii.

Otóż od końca września br. następuje zmiana standardu paliwa z E5 na E10. Generalnie chodzi o to, że standard E10 jest bardziej przyjazny środowisku. Dzięki nowym regulacjom zostanie zredukowana emisja dwutlenku węgla do atmosfery o 750 tys. ton rocznie, czyli tak jakby w ciągu roku zdjąć z dróg około 300 000 samochodów, niestety nikt w opracowaniu nie powiedział jakiego rodzaju samochodów, czy chodziło im o diesla czy benzynówki.

Ciekawostką w tej całej sprawie jest informacja o rzekomej oszczędności w wydajności paliwa dla kierowców rzędu około 1% w stosunku do poprzednich norm paliwowych.

Kontynuując ten tok myślenia możemy sobie zadać pytanie, dlaczego hurtownicy nie dostosują się do nowych wymogów E10. Odpowiedź na to jest bajecznie prosta, względy ekonomiczne. Kompletnie się to nie opłaca. Duże rafinerie miały odpowiednią

ilość czasu na dostosowanie swojej infrastruktury produkcyjnej do nowych standardów. Hurtownicy za to nie mogą tak po prostu mieszać starego paliwa z nowym, gdyż groziłoby im za to ogromne kary finansowe. Nie od dziś wiemy, że dla gigantów petrochemicznych pracują wysoko opłacani lobbyści, którzy mają różne zadania. Nie sądzę więc, żeby wielkim problemem byłoby dla nich spowodowanie sztucznego popytu na paliwo poprzez wykorzystanie swoich kontaktów w branży medialnej.

Dodatkowym bonusem dla nafciarzy było to, że w wyniku wzmożonego popytu detaliczne ceny paliw wzrosły średnio o około 5% do 8% tylko w ciągu jednego tygodnia.

Zupełnie nie zaskoczyła mnie reakcja a właściwie brak reakcji No10 na wydarzenia ubiegłego tygodnia. Faktem jest, iż próbował stwarzać pozory, że robi coś w tej sprawie. Niemniej jednak z mojego punktu widzenia wydaje się być śmiesznym i kuriozalnym wydanie 5500 specjalnych, trzymiesięcznych, wiz dla kierowców z Europy w momencie, kiedy jeszcze pół roku temu zostali oni, delikatnie rzecz ujmując, wyproszeni z wysp.

Podsumowując całą sytuację chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że najbardziej ucierpieli tutaj zwykli ludzie. Frustracja, nerwy, stres w wielogodzinnych kolejkach, czy zastanawianie się czy będę miał odpowiednią ilość paliwa na to żeby dojechać do pracy, spowodowało znaczący spadek zaufania do partii rządzącej. Sir Keir Starmer, który wygrał po raz kolejny wygrał wybory na szefa partii pracy do Wielkiej Brytanii wykorzystuje tą sytuację do oczerniania partii torysów, niemniej jednak pragnę zwrócić uwagę na to, że nie robi nic aby przeciwdziałać temu co dzieje się na rynku paliwowym. Przeglądając ubiegłotygodniowe informacje medialne ciężko doszukać się jakichkolwiek artykułów dotyczących braku dostaw paliwa dla dużych firm transportowych, agrarnych, czy też innych o znaczeniu strategicznym dla gospodarki Wielkiej Brytanii. Z drugiej strony znamienne jest to w jak prosty sposób można manipulować społeczeństwem i doprowadzić do destabilizacji kraju poprzez sprzedawanie plotek.

Autorstwo: Jacek Michalik

Źródło: [Brytol.com](https://brytol.com)