

L.dz.72.07.2024

Biała Podlaska, 17 lipca 2024 r.

**Szanowny Pan Premier
Donald Tusk
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa**

LIST OTWARTY

Szanowny Panie Premierze,

I. W imieniu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników z siedzibą w Białej Podlaskiej, zwracamy się z wnioskiem o Pańską osobistą interwencję w przedmiocie najbardziej ważkich problemów polskich przewoźników, tj.:

1. Nadmierne obciążenia składkami ZUS.
2. Wymiana tachografów na tachografy II generacji.
3. Nieograniczony dostęp do rynku przewozów przewoźników Ukraińskich.
4. Kolejki na przejściu granicznym z Białorusią.
5. Zmiany w przepisach wprowadzających tzw. Pakiet Mobilności.

W zakresie powyższych spraw wymagane jest podjęcie niezwłocznych działań, gdyż cała branża stoi na skraju upadku, co pozbawi tysiące ludzi miejsc pracy i źródeł utrzymania, a kolejne branże powiązane, tj. dostawcy usług, podwykonawcy, itd. w konsekwencji również będą borykać się ze skutkami niewypłacalności podmiotów z branży transportowej.

Wobec powyższego proponujemy natychmiastowe wprowadzenie następujących, konkretnych rozwiązań:

Ad 1. Wszyscy przedsiębiorcy borykają się ze zmianą sposobu naliczenia składek na ubezpieczenia społeczne, główny problem stanowi sposób naliczenia a więc wysokość składki zdrowotnej, której wysokość uzależniona jest od dochodów i stanowi znaczne obciążenie, zwłaszcza w podmiotach trudniących się przewozem międzynarodowym, gdzie wynagrodzenia kierowców uzależnione są od tras na których wykonywane są zadania transportowe. W konsekwencji wnosimy o uregulowanie tej kwestii przez określenie górnej granicy dochodów, od których naliczana będzie składka zdrowotna – kwoty 5000 zł oraz umożliwienie uwzględnienia składek na ubezpieczenia społeczne w całości jako kosztu prowadzenia działalności gospodarczej. Podkreślić przy tym należy, iż składka zdrowotna jest składką mającą zapewnić dostęp do opieki zdrowotnej osobom odprowadzającym składki. Uzależnienie tej składki od dochodów powoduje, iż za ten sam koszyk świadczeń osoby, których dochody są wyższe płacą więcej niż osoby, które otrzymują minimalne wynagrodzenie. Ta dysproporcja jest tak znaczna, że może stanowić naruszenie art. 30 Konstytucji.

Ad. 2. Wydłużenie terminu na wymianę tachografów do 31 grudnia 2025 roku oraz umożliwienie odliczenia kosztu zakupu nowych tachografów w całości od podatku dochodowego przez okres 5 lat. Ewentualnie bezpośrednie dofinansowania do zakupu tachografów. Wydłużenie terminu konieczne jest z uwagi na brak dostępności urządzeń na rynku. Ponadto, koszt tych tachografów, około 5000 zł za sztukę, mając na uwadze rentowność działalności gospodarczej w zakresie transportu, jest nad wyraz obciążający. Jednocześnie wprowadzenie tych tachografów w pierwszej kolejności ma ułatwić i przyspieszyć kontrole dokonywane przez Organy Państwa, skoro więc to Państwo jest głównym beneficjentem przedmiotowych zmian to Państwo winno ponieść ciężary związane z wymianą tachografów.

Ad. 3. Polscy przewoźnicy rozumieją trudną sytuację narodu ukraińskiego i w miarę możliwości udzielają im pomocy. Niemniej jednak nieograniczony dostęp do rynku przewoźników ukraińskich, których koszty działalności są o wiele niższe od europejskich przewoźników, uniemożliwia nam rynkową konkurencję. Obciążenia fiskalne przewoźników ukraińskich są na tyle niższe, że mogą oni proponować stawki przewozu dużo po niższej stawce opłacalności polskich i europejskich przewoźników,

stąd koniecznym jest uregulowanie tej kwestii. Najprostszym rozwiązaniem jest przywrócenie odpłatnych zezwoleń dla firm ukraińskich co pozwoli kontrolować ilość firm ukraińskich na europejskim rynku przewozów i umożliwi realną konkurencję z tymi przewoźnikami.

Ad. 4. Kolejki do przekroczenia granicy z Białorusią w Koroszczynie, w zależności od dnia, wynoszą od kilkunastu do zazwyczaj kilkudziesięciu kilometrów. Kilkudniowe oczekiwanie kierowców w pojazdach, bez dostępu do możliwości załatwienia podstawowych potrzeb w godnych warunkach, nie tylko nie powinno mieć miejsca w europejskim Państwie jakim jest Polska, ale sytuacja ta stwarza codzienne realne zagrożenie dla mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż drogi krajowej nr 2. Pojazdy oczekujące na poboczu tej drogi utrudniają przejazd, blokują boczne drogi i sprawiają, iż wyjazd z bocznych dróg jest niebezpieczny. Rozwiązaniem tego problemu byłaby tzw. elektroniczna kolejka, która umożliwiałaby oczekiwanie pojazdów na przeznaczonych do tego parkingach wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę. Powyższa sytuacja absorbuje również funkcjonariuszy policji, którzy zmuszeni do pilnowania kolejki do granicy, nie mogą wykonywać innych zadań. Rozwiązanie tej sytuacji stosowane jest w innych Państwach europejskich np. w Estonii i z powodzeniem funkcjonuje. Rozwiązanie to powinno zostać wprowadzone niezwłocznie (przewoźnikom znane są plany wprowadzenia zapisów elektronicznych do odprawy celnej, które mają być wprowadzone w około 2027 roku, jednak jest to termin nieakceptowalny). Przedmiotowa sytuacja wymaga rozwiązania niezwłocznego, w ciągu kilku najbliższych tygodni, a nie za kilka lat.

Ad. 5. Koniecznym jest również dokonanie zmian w przepisach ustawy o transporcie drogowym (Dz.U.2024.728 t.j.) oraz ustawy o czasie pracy kierowców (Dz.U.2024.220 t.j.), gdyż sposób ich zmiany przez poprzedni rząd, który miał na celu implementację unijnych aktów prawnych określanych zbiorczo jako „Pakiet Mobilności” znacznie wykroczył poza zakres do jakiego obligowały Polskę przepisy unijne. Poprzedni rząd doprowadził do tego, że przepisy obowiązujące w Polsce są znacznie bardziej rygorystyczne niż w innych krajach Unii Europejskiej zwłaszcza w zakresie rozliczania i wynagradzania czasu pracy kierowcy wykonującego międzynarodową usługę przewozu. Pomimo tego, że Rzecznik Małych i Średnich

Przedsiębiorców zwracał na to uwagę i wnosił o zmianę w tym zakresie listem z dnia 10.05.2024 r. jak również Zachodnie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych w liście z dnia 23.04.2024 r., a także inne organizacje przewoźników, tj. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych - wielokrotnie, „Porozumienie Białowieskie” listem z dnia 25 kwietnia 2024 r., itp., to dotychczas nie podjęto jednak zdecydowanych i satysfakcjonujących działań w tym zakresie.

II. Sytuacja na granicy PL/BY – przejście drogowe Koroszczyń-Kozłowicze.

Szczególną rolę w sytuacji jaka funkcjonuje na granicy i na drogach dojazdowych należy przypisać policji. Na uwagę zasługuje patologiczne zachowanie policji na granicy, która często współuczestniczy w omijaniu kolejek przez niektórych przewoźników lub grupy zorganizowane (gdyż i takie już są), które zajmują się przerzutem samochodów ciężarowych do terminala celnego z pominięciem kolejki. Jako przykład można śmiało podać fakt i poprosić o jego wytłumaczenie, jak to się dzieje, że przez jedną nocną zmianę Urząd Celny odprawia 300- 350 ciężarówek, a kolejka, która stoi na drodze A2, na odcinku od Wólki Dobryńskiej do Zalesia, nie przesunie się ani o 1 m. To są autentyczne przykłady, iż są takie zmiany, że kolejka na tym odcinku nie "drgnie" przez całą noc, a policja w pocie czoła pilnuje porządku. Pytanie tylko czyjego i w jakim celu oraz z jaką intencją to robi? Przecież przy odprawie 300 samochodów kolejka powinna przejechać 7 do 8 km. A ona stoi.

III. Funkcjonowanie firm przewozowych z kapitałem obcym – wschodnim.

Jesteśmy zdania, że ze szczególną wnikliwością należy przyjrzeć się firmom z kapitałem wschodnim, ich kapitałowi, wspólnikom, czasookresowi kiedy powstały i ewentualnie wciągnąć na listę restrykcji. Nie może tak być, że pod płaszczykiem polskiej firmy działa i drenuje polski i unijny rynek kapitał rosyjski i białoruski. Uważamy, że należy ten problem dość wyraźnie naświetlić i żądać jego rozwiązania, gdyż w przeciwnym przypadku zostaniemy wyparci z własnego rynku przez kapitał rosyjski. Ten temat jest równie ważny a może i ważniejszy jak wszystkie inne tematy poruszone w naszym wystąpieniu.

Szanowny Panie Premierze proszę potraktować rozwiązanie niniejszych problemów priorytetowo i zobowiązać do współdziałania w tym zakresie podległych Panu Ministrów, gdyż brak reakcji na powyższe, nie tylko spowoduje daleko idące skutki ekonomiczne dla całej polskiej gospodarki, ale również spowoduje nasze zdecydowane działania i to o znacznie szerszym nasileniu niż dotychczas podejmowane przez przewoźników w całej Polsce.

Z poważaniem
Zarząd Ogólnopolskiego
Stowarzyszenia Przewoźników