



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.4311.18.2024
Warszawa, 28 sierpnia 2024

Szanowny Pan
Tadeusz Gajownik
Prezes
Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników

Szanowny Panie Prezesie,

w odpowiedzi na list otwarty z dnia 17 lipca 2024 r., znak sprawy: nr L.dz.72.07.2024 skierowany do Prezesa Rady Ministrów, a następnie pismem nr BPRM.5070.5.12.2024 z dnia 23 lipca 2024 r. przekazany według kompetencji m.in. do Ministra Infrastruktury, dotyczący prośby o interwencję w przedmiocie najbardziej ważkich problemów polskich przewoźników, poniżej przedstawiam stanowisko odnoszące się do zawartych w piśmie postulatów.

Zwiększona liczba operacji transportowych wykonywanych przez przewoźników ukraińskich, będąca skutkiem czasowego braku obowiązku posiadania zezwoleń na przewozy komercyjne, wynikającego z umowy zawartej w Lyonie 29 czerwca 2022 r., pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, spowodowała, że sytuacja polskich przedsiębiorców transportu drogowego stała się trudna. Odczuwalna nadpodaż usług transportowych przy malejącym popycie na te usługi również wpływa negatywnie na sytuację rodzimych firm transportowych. Dodatkowe problemy spowodowały sankcje nałożone przez Białoruś jak i Rosję, pozwalające polskim przewoźnikom drogowym jedynie na wjazd do tych państw w ograniczonym zakresie. Działania te diametralnie zmieniły sytuację na rynku międzynarodowych przewozów drogowych, ograniczając w istotny sposób ruch polskich pojazdów ciężarowych pomiędzy tymi państwami a Polską oraz pogorszyły sytuację ekonomiczną, obniżyły konkurencyjność polskich podmiotów branży transportu drogowego oraz negatywnie wpłynęły na funkcjonowanie tej części polskiej gospodarki, w szczególności podmiotów wykonujących przewozy w kierunkach wschodnich.

Pragnę zapewnić, że Minister Infrastruktury prowadzi stały dialog i współpracuje ze środowiskiem przewoźników drogowych na rzecz wypracowania rozwiązań mających na celu poprawę sytuacji branży transportu drogowego w Polsce.

Część przedstawionych postulatów Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej zostało uwzględnionych w procedowanym obecnie w Ministerstwie Infrastruktury projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (wpisanym do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod pozycją UD 18).

Mając na uwadze powyższe, przedstawiam szczegółowe informacje dotyczące postulatów przedstawionych przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników w Białej Podlaskiej.

1. Postulat: „Nadmierne obciążenia składkami ZUS”

Ogólne zasady opłacania składek na ubezpieczenie społeczne, w tym zdrowotne regulują przepisy ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.

U. z 2024 r. poz. 497 i 863) i aktów wykonawczych do niej. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych szczególne zasady odprowadzania składek na ubezpieczenie społeczne tych kierowców reguluje Rozdział 3B ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220). Zgodnie z powyższymi przepisami podstawy wymiaru składek nie stanowi m.in. kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód kierowców stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia.

Niezależnie od kwestii związanych z wysokością i sposobem naliczania składki zdrowotnej, warto wskazać, że opracowana została propozycja rozwiązań prawnych w zakresie, postulowanego przez branżę transportową, tymczasowego zmniejszenia obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. Powyższe rozwiązanie jest przedmiotem prac w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD 18) i polega na wprowadzeniu przepisów epizodycznych dotyczących zasad odprowadzania składek na ubezpieczenia społeczne, które m.in. mogą przyczynić się do obniżenia kosztów prowadzonej działalności.

Tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców jest odpowiedzią na apele przedstawicieli organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych w sprawie podjęcia pilnych działań mogących stanowić realną pomoc dla branży w obniżeniu kosztów pracy polskich przewoźników, co ma istotne znaczenie w trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz przy istniejącej presji konkurencyjnej ze strony m.in. przewoźników z Ukrainy.

Ograniczone w czasie rozwiązanie pomocowe, może stanowić realne i bardzo ważne wsparcie dla polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego, wobec niezwykle dynamicznej ekspansji przedsiębiorców transportu drogowego z państw o niższych kosztach pracy i które pozwolą polskim przewoźnikom drogowym dostosować się do zmieniających się realiów prowadzenia działalności transportowej, tak aby zapobiec fali upadłości przedsiębiorców w branży transportu drogowego.

W chwili obecnej trwają uzgodnienia z właściwymi ministerstwami w zakresie możliwości wdrożenia wskazanego rozwiązania.

Jednocześnie warto wspomnieć, że Minister Infrastruktury wystąpił do Prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w sprawie wsparcia branży transportowej w obliczu problemów z opłacaniem składek. W odpowiedzi zostało wskazane, że przedsiębiorcy transportu drogowego znajdujący się w trudnej sytuacji finansowej, którzy mają problem z ww. płatnościami mogą zawsze wystąpić z wnioskiem o odroczenie terminu płatności lub o rozłożenie na raty należności z tytułu składek. Ponadto, zgodnie z zapewnieniami Prezesa ZUS wnioski przedsiębiorców transportu drogowego o udzielenie ulgi w spłacie będą specjalnie oznaczane i rozpatrywane w sposób indywidualny oraz priorytetowo, z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań prowadzenia działalności w transporcie drogowym oraz w oparciu o przedstawione dokumenty obrazujące sytuację finansową danego płatnika.

Odroczenie terminu płatności może dotyczyć tylko składek bieżących lub przyszłych, których termin płatności jeszcze nie upłynął. Wniosek o odroczenie przedsiębiorca powinien złożyć najpóźniej w dniu terminu płatności składek. Dzięki umowie z ZUS przedsiębiorca nie będzie płacił odsetek za zwłokę, a jedynie opłatę prolongacyjną w wysokości 50% stawki odsetek za zwłokę obowiązującej w dniu podpisania umowy. Opłata prolongacyjna naliczana jest do nowego terminu płatności odroczonej składki. Jednakże minusem tego rodzaju ulgi jest to, że w okresie zapłaty odroczonej składki nastąpi kumulacja płatności z kolejnymi składkami bieżącymi.

Z kolei jeżeli przedsiębiorca posiada już zaległości z tytułu nieopłaconych składek, których nie jest w stanie jednorazowo spłacić, może on wystąpić z wnioskiem o rozłożenie zadłużenia na raty. Po podpisaniu umowy płatnik będzie mógł opłacić zaległe składki w dłuższym terminie. Zawarcie ugody z ZUS niesie ze sobą korzyści w postaci m.in. nienaliczania odsetek od składek objętych ulgą od dnia wpływu wniosku o ulgę – w ich miejsce pobiera się opłatę prolongacyjną.

Zakres dokumentów, jakie należy dołączyć do wniosku o ulgę, zależy od rodzaju prowadzonej działalności oraz formy opodatkowania. Powołani w oddziałach ZUS doradcy do spraw ulg i umorzeń udzielą przedsiębiorcom pomocy w skompletowaniu oraz wypełnieniu niezbędnych dokumentów.

2. Postulat: „Wymiana tachografów na urządzenia najnowszej generacji”

Obowiązek wymiany tachografów wynika z przepisów unijnych i będzie musiał nastąpić odpowiednio do dnia 31 grudnia 2024 r. w przypadku tachografów analogowych i cyfrowych pierwszej generacji oraz do dnia 18 sierpnia 2025 r. w przypadku tachografów inteligentnych wersji pierwszej. Jak podkreśla branża transportowa, proces ten będzie stanowił dodatkowe wyzwanie w trudnej sytuacji na rynku przewozów międzynarodowych a koszty wymiany tachografów, które leżą po stronie przedsiębiorców transportowych, mimo podzielenia tego procesu na etapy będą stanowić duże jednorazowe obciążenie finansowe, szczególnie w obecnej sytuacji.

Mając powyższe na uwadze, Minister Infrastruktury wystąpił do Komisji Europejskiej o przesunięcie terminów wymiany tachografów, określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub ustanowienie, co najmniej tymczasowych środków, które zapewnią przez pewien okres łagodne podejście służb kontrolnych do egzekwowania obowiązku instalacji i stosowania najnowszej wersji tachografu inteligentnego.

Równolegle podjęte zostały starania dotyczące pozyskania dla branży transportowej wsparcia przeznaczonego na częściowe dofinansowanie obowiązkowej wymiany tachografów na urządzenia najnowszej generacji. W pierwszej kolejności zbadana została dostępność obecnie funkcjonujących instrumentów finansowych, które mogłyby zostać wykorzystane w ramach przedmiotowego wsparcia. Jednocześnie zainicjowano opracowanie wstępnych wariantów możliwej refundacji wymiany tachografów. Niemniej, przyjęcie konkretnych rozwiązań w zakresie dofinansowania wymiany tachografów będzie uzależnione od dostępności środków publicznych na ten cel.

Jednocześnie odnosząc się do postulatu dotyczącego możliwości odliczenia kosztu zakupu nowych tachografów od podatku dochodowego, należy podkreślić, że powyższe związane

jest ściśle z polityką fiskalną państwa i wymaga w pierwszej kolejności uzyskania zgody Ministra Finansów na prowadzenie prac nad tym rozwiązaniem.

3. Nieograniczony dostęp do rynku przewozów przewoźników Ukraińskich

Dzięki aktywnym działaniom strony polskiej, w tym Ministra Infrastruktury, Rada Unii Europejskiej zatwierdziła 20 czerwca 2024 r. decyzję w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania zmienionej Umowy między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów. W dniu 20 czerwca 2024 r. umowa zmieniająca umowę z 2022 r. została podpisana i od tego dnia jest stosowana.

Większość państw członkowskich Unii Europejskiej opowiadała się za przedłużeniem umowy UE – Ukraina w sprawie transportu drogowego towarów. W tym kontekście strona polska podjęła działania, aby okres przedłużenia umowy był jak najkrótszy. Umowa została opublikowana dnia 2 lipca 2024 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Dokument podpisano w języku ukraińskim i w językach państw członkowskich UE.

Wprowadzane zmiany do Umowy dotyczą:

- informowania przez Ukrainę o wszelkich środkach wprowadzonych w celu przedłużenia ważności wydanych przez Ukrainę dokumentów kierowcy;
- obowiązku posiadania w pojeździe uwierzytelnionego odpisu lub wyciągu z zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego towarów;
- udokumentowania, że przejazd bez ładunku odbywa się w połączeniu z przewozem wykonywanym na podstawie tej umowy;
- oznaczenia pojazdu wykonującego przewóz na podstawie tej umowy (widoczną i wyraźnie rozpoznawalną naklejką na szybie przedniej, odpowiadającą wzorowi określoneemu w załączniku I do umowy);
- monitorowania przestrzegania przez kierowców przepisów, w tym identyfikacja przewoźników łamiących przepisy;
- wzajemnej pomocy obu stron w celu egzekwowania przepisów tej umowy;
- nowych uprawnień dla Wspólnego Komitetu w zakresie możliwości zawieszenia umowy;
- powołania grupy ad hoc ds. praktycznego wdrażania umowy;
- wprowadzenia przepisów umożliwiających całkowite lub częściowe zawieszenie umowy.

Należy podkreślić, że powyższe zmiany stanowią odzew na postulaty strony polskiej, które w dużej części stanowiły wniosek polskiej branży transportu drogowego. Warto wskazać, że szczególne znacznie w zmienionej umowie mają zapisy odnoszące się do obowiązku względem przewoźników ukraińskich posiadania w pojeździe uwierzytelnionego odpisu lub wyciągu z zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego towarów a także udokumentowania, że przejazd bez ładunku odbywa się w połączeniu z przewozem wykonywanym na podstawie tej umowy.

Dodatkowo ważnym rozwiązaniem przewidzianym w umowie zmieniającej jest nadanie Wspólnemu Komitetowi uprawnienia do czasowego zawieszenia umowy. Zgodnie bowiem z przepisami zmienionej umowy, każda ze Stron może całkowicie lub częściowo zawiesić, po konsultacji z drugą Stroną, stosowanie niniejszej Umowy lub wprowadzić odpowiednie środki na części swojego terytorium w przypadku poważnych zakłóceń na rynku transportu drogowego na danym obszarze geograficznym wynikających z Umowy.

Umowa została przedłuża do dnia 30 czerwca 2025 r. Jest ona automatycznie przedłużana na okres sześciu miesięcy, chyba że jedna ze Stron powiadomi drugą Stronę, najpóźniej na trzy miesiące przed wygaśnięciem Umowy, że nie zgadza się na jej przedłużenie ze względu na mocne i wyraźne dowody na istnienie poważnych zakłóceń na jej całym rynku transportu drogowego w wyniku Umowy lub, że cele Umowy nie są już w sposób oczywisty osiągalne.

Po przyjęciu na forum Unii Europejskiej decyzji o podpisaniu, w imieniu Unii Europejskiej i tymczasowym stosowaniu umowy zmieniającej Umowę z dnia 29 czerwca 2022 r. między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, Minister Infrastruktury wydał oświadczenie. W oświadczeniu tym Minister Infrastruktury wskazał, że dotychczasowe funkcjonowanie Umowy między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów doprowadziło do negatywnych skutków dla polskiej branży transportu drogowego i pogłębienia nierównych warunków wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy. W tym kontekście Minister Infrastruktury zadeklarował, że strona polska będzie dokładnie analizowała sytuację na rynku transportu drogowego, szczególnie w kontekście wprowadzonych do Umowy zmian. W przypadku zaistnienia odpowiednich przesłanek Polska rozważy wystąpienie z wnioskiem o wykorzystanie instrumentów ochrony przewidzianych w zmienionej Umowie.

4. Kolejki na przejściu granicznym z Białorusią

Od 21 lutego 2023 r. od godziny 19:00 w przejściu granicznym Kukuryki – Kozłowicze (terminal Koroszczyń, czynnym całą dobę) mogą przekroczyć granicę polsko – białoruską jedynie pojazdy ciężarowe zarejestrowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego (Norwegia, Szwajcaria, Lichtenstein). Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji podjął taką decyzję ze względu na bezpieczeństwo państwa.

Przejście Kukuryki – Kozłowicze jest jedynym towarowy drogowym przejściem granicznym na granicy z Białorusią. Pozostałe przejścia dla ruchu towarowego są zamknięte. Po lutym 2023 r. w przejściu Kukuryki – Kozłowicze skumulował się ruch pojazdów w kierunku wyjazdowym z Polski, jak i wjazdowym do Polski. Jeszcze w czerwcu 2024 r. taka kumulacja ruchu pojazdów ciężarowych powodowała, że czas oczekiwania wynosił od 24 do 28 godzin. Dodatkowo pojawił się proceder objeżdżania kolejki. Według informacji służb kontrolnych pojazdy wybranych przewoźników przejeżdżają poza kolejnością, wykonując często po kilka kursów z Polski do Białorusi, podczas gdy kierowcy innych przedsiębiorstw nie są w stanie przemieścić się w kolejce pomimo tego, że przepustowość przejścia granicznego wynosi 300 pojazdów na zmianę (600 pojazdów na dobę).

Odnosnie działań służb po stronie polskiej należy wskazać, że kolejkę pojazdów przed przejściem granicznym i terminalem w Koroszczyń monitoruje Policja, wystawiając funkcjonariuszy, do pełnienia całodobowego dyżuru. Sytuację monitoruje także Wojewoda Lubelski.

Ze strony MI utrzymywany jest kontakt ze środowiskiem przewoźników drogowych, które jest informowane o działaniach służb w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w stosunku do kierowców oczekujących na przekroczenie granicy.

Dodatkowo Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury dokonał analizy informacji Straży Granicznej na temat liczby odpraw w kierunku wyjazdowym w wjazdowym w przejściu Kukuryki – Kozłowicze. Nie stwierdzono dużej różnicy pomiędzy liczbą odpraw w obu kierunkach.

Niezależnie od powyższego, Główny Inspektor Transportu Drogowego prowadzi działania w zakresie weryfikacji baz eksploatacyjnych w gminie Terespol w pobliżu drogi krajowej nr 68. Jednocześnie podczas wydawania uprawnień przewozowych przez ten organ weryfikowane jest spełnianie warunków niezbędnych, jakimi powinien legitymować się przewoźnik drogowy, w tym m.in. w zakresie bazy eksploatacyjnej spełniającej wymogi ustawowe. Przedstawiane przez przedsiębiorcę oświadczenie o dysponowaniu bazą eksploatacyjną jest co do zasady przedmiotem analizy m.in. w zakresie liczby przedsiębiorstw posiadających wskazany ten sam adres bazy, tytułu prawnego do terenu bazy oraz dokumentacji fotograficznej.

Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) prowadzi projekt mający wprowadzić system awizacji pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy. System ten pozwoli na rejestrację pojazdu przed dojazdem do granicy i umożliwi precyzyjne określenie terminu przekroczenia wybranego przejścia granicznego.

W związku terminem wprowadzenia systemu awizacji pojazdów przygotowywanym przez KAS, mając na uwadze potrzebę szybszego rozwiązania problemu z kolejkami przed odprawą w przejściu Kukuryki – Kozłowicze, Wojewoda Lubelski podjął działania w celu opracowania koncepcji tymczasowej rejestracji pojazdów przed terminalem w Koroszczynie. System ten porządkowałby będzie sytuację pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy i umożliwiłby awizację pojazdów do czasu wprowadzenia docelowego systemu KAS w 2027 r.

Niezależnie od powyższego uprzejmie informuję, że Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie odniosła się w następujący sposób do problemów przedstawionych przez Państwa organizację dotyczących oczekiwania samochodów ciężarowych przed przejściem granicznym w Kukurykach (terminal Koroszczyn). Funkcjonariusze Policji garnizonu lubelskiego wspierani przez policjantów oddziałów prewencji Policji oraz ruchu drogowego z terenu kraju, zapewniają bezpieczeństwo i porządek publiczny, a także bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ponadto stale monitorowane są lokalne drogi dojazdowe, którymi kierowcy pojazdów ciężarowych próbują ominąć utworzoną do przejścia kolejkę. Do zaistniałej sytuacji objeżdżania kolejki przez pojazdy ciężarowe przed przejściem granicznym w Kukurykach przyczyniają się w głównej mierze sami kierowcy pojazdów ciężarowych oraz właściciele przedsiębiorstw transportowych. Omijanie i wprowadzanie pojazdów w kolejkę odbywa się bowiem przy aktywnym udziale innych kierowców, którzy robią miejsce w kolejce oraz przewoźników, aktywnie wyszukujących miejsc na wprowadzanie pojazdów ciężarowych. Proceder taki jest eliminowany przez funkcjonariuszy Policji pełniących służbę w rejonie kolejki.

Należy jednoznacznie podkreślić, że funkcjonariusze Policji skierowani do realizacji zadań w ramach utrzymania porządku i bezpieczeństwa w rejonie kolejki w żaden sposób nie ułatwiają lub umożliwiają wjazdu do kolejki w porze nocnej. Stwierdzenie takie jest nieprawdziwe i uchybiające zaangażowaniu we włożony wysiłek w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego przez pełniących całodobowo służbę policjantów.

Ponadto występują sytuację, gdzie kierujący podczas oczekiwania w kolejce na drodze krajowej nr 2 wykonują przerwy i odpoczynki w prowadzeniu pojazdów, których czas często wynosi ponad 48 godzin, co w znaczny sposób utrudnia innym kierowcom podjeżdżanie w kolejce i może powodować miejscowe utrudnienia w ruchu pojazdów na drodze krajowej nr 2. Dodatkowo zdarzają się sytuację, że kierujący wielokrotnie pozostawiają w kolejce same pojazdy i oddalają się od nich, aby wykonać odpoczynki w miejscu zamieszkania, natomiast pobocze traktują jako miejsce postoju pojazdu. Zdarzają się również przypadki, że kierowcy pozostawiają w ciągu pojazdów swoje przyczepy, a nawet całe zestawy pojazdów wyłącznie w takim celu aby „zajmowały” miejsce dla innych pojazdów, które wjadą w to miejsce, gdy tylko wrócą załadowane i gotowe do wykonania przewozu towaru przez terminal w Koroszczynie. O ile takie przypadki w sytuacjach ujawnienia nieprawidłowości, tj. popełnienia wykroczenia są bezwzględnie rozliczane przez policjantów i stosowane są wobec sprawców tych wykroczeń różne środki represji, to w przypadkach, gdzie Prawo o ruchu drogowym dopuszcza albo nie zakazuje takich praktyk, policjanci nie mogą podjąć przewidzianych prawem sankcji.

W celu wyeliminowania możliwości pozostawiania pojazdów na poboczach podczas odpoczynku kierowców w ciągu drogi krajowej nr 2 skierowany został z ramienia KWP w Lublinie wniosek do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o zmianę w stałej organizacji ruchu na tej drodze na odcinku od granic administracyjnych miasta Biała Podlaska (miejscowość Hola) do miejscowości Wólka Dobryńska gm. Zalesie, polegającej na ustawieniu znaków B-36 „zakaz zatrzymywania się” wraz z tabliczką T-24, oraz oznakowanie poziome jezdni w postaci linii jednostronnie przekraczalnej. Rozwiązanie takie ma na celu pozostawienie w ciągu trasy drogi krajowej nr 2 jedynie pojazdów oczekujących na wjazd na terminal i uniemożliwienie odbioru przerw w jeździe w takim ciągu drogi. Podobne rozwiązanie zostało zastosowane ponad rok wcześniej na ciągu trasy drogi krajowej nr 68 od miejscowości Wólka Dobryńska skrzyżowanie trasy drogi krajowej nr 2 z drogą krajową nr 68 do terminala w Koroszczynie.

5. Postulat: „Zmiany w przepisach wprowadzających tzw. Pakiet Mobilności”

Na wstępie warto zaznaczyć, że Ministerstwo Infrastruktury, wdrażając przepisy Pakietu Mobilności do prawa krajowego, kierowało się zasadą nierozszerzania ich stosowania ponad wymagania UE, co zostało potwierdzone w przygotowanej w grudniu 2023 r. na zlecenie Kancelarii Senatu ekspertyzie pt.: „Sposób implementacji przepisów Pakietu Mobilności oraz jego wpływ na wyniki finansowe i konkurencyjność polskich firm transportu międzynarodowego rzeczy na rynku UE”¹⁾. Ekspertki wskazują, że „polski prawodawca nie mógł implementować Pakietu Mobilności w sposób korzystniejszy dla przewoźników, gdyż przepisy składające się na ten Pakiet nie pozostawiały mu swobody w tym zakresie.”

Analiza sposobu implementacji Pakietu Mobilności zawarta w ekspertyzie dowodzi, że w poszczególnych państwach członkowskich efekt implementacji jest bardzo podobny, a przepisy krajowe są analogiczne. Dotyczy to zwłaszcza środków służących wdrożeniu

¹⁾ https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/pl/senatekspertyzy/6993/plik/oe-487_3.pdf

dyrektywy (UE) 2020/1057²⁾, bowiem rozporządzenia wchodzące w skład Pakietu Mobilności nie wymagają implementacji, przynajmniej w ścisłym tego słowa znaczeniu, a jedynie wydania przepisów krajowych wykonujących lub uzupełniających ich treść. W tym zakresie państwa członkowskie również nie mają dowolności, gdyż obowiązane są – tam, gdzie to konieczne – do wprowadzenia przepisów (zazwyczaj o charakterze proceduralnym lub administracyjnym), które zapewnią właściwe stosowanie rozporządzenia. Przyznana w pewnym zakresie swoboda nie ma większego znaczenia z punktu widzenia tworzenia korzystnego dla przewoźników środowiska prawnego, a co najwyżej pozwala na zaostrenie warunków poprzez ochronę własnego rynku.

Zgodnie z wnioskami płynącymi z tej ekspertyzy: „Polski prawodawca dokonał zmian przepisów krajowych, które nie były wymagane Pakietem Mobilności, ale miały na celu osłabienie jego negatywnych skutków. Podstawowe znaczenie miały regulacje dotyczące tzw. wirtualnej diety oraz zwolnienia z opodatkowania i oskładkowania części wynagrodzenia kierowców, które to zmiany zostały wprowadzone ustawą z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1523).”

Powyższe rozwiązanie, wprowadzające zmianę zasad wynagradzania kierowców tylko w międzynarodowym transporcie drogowym, było zaprojektowane także zgodnie ze wspomnianą powyżej zasadą, nie rozszerzania stosowania przepisów unijnych ponad wymagania UE i pozostawiało możliwość wykonywania zadań służbowych w krajowych przewozach drogowych w niezmienionej formie podróży służbowej.

Konsekwencją likwidacji takiej możliwości w międzynarodowych przewozach drogowych było zrównanie sytuacji kierowców w transporcie międzynarodowym z innymi polskimi pracownikami wykonującymi swoją pracę poza granicami kraju, którzy dzisiaj całkowicie legalnie i prawidłowo mogą korzystać z ograniczeń w wysokości składek na ubezpieczenie społeczne. Takie odesłanie powodowało możliwość korzystania przez przewoźników drogowych z rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe (Dz. U. 2023 poz. 728 i 1665) i skutkowało ograniczeniem w określonych przypadkach odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców do wysokości prognozowanego przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego na dany rok kalendarzowy, ogłoszonego w trybie art. 19 ust. 10 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 497 i 863).

Dodatkowo mając na uwadze liczne apele branży transportowej, wdrożone w 2022 r. zasady wynagradzania kierowców, opierające się na ogólnych zasadach opodatkowania i oskładkowania wynagrodzenia stosowanych wobec wszystkich pracowników zatrudnionych za granicą, zostały uproszczone dostosowując tym samym obowiązujące przepisy do specyfiki pracy kierowców w transporcie międzynarodowym. Powyższe zmiany zostały przyjęte w ustawie z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym i wprowadzały między innymi możliwość zastosowania jednolitej

²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.7.2020, str. 49)

wysokości należności (tzw. „wirtualnej diety”) niepodlegającej oskładkowaniu (60 euro) i opodatkowaniu (20 euro) za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą.

Dodatkowo nowe przepisy w art. 26g ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220) doprecyzowały także, że w przypadku kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne nie wchodzi także należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów noclegu, podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego, korzystania z sanitariatów czy też niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę.

Podobne rozwiązania w zakresie należności wolnych od opodatkowania zostały przyjęte w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 226, 232, 854, 858, 859 i 863).

Niezależnie od powyższego pragnę zapewnić, że zasady wynagradzania kierowców są jednym z głównych tematów dialogu Ministerstwa Infrastruktury z przedstawicielami związków zawodowych reprezentujących kierowców oraz pracodawców w sektorze transportu drogowego. W przypadku wypracowania rozwiązań możliwych do zaakceptowania przez ww. obie strony partnerów społecznych, minister właściwy do spraw transportu pozostaje gotowy do podjęcia odpowiedniej inicjatywy legislacyjnej w tym zakresie.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Grzegorz Karpiński – Sekretarz Stanu, Zastępca Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, dot. pisma z 23 lipca 2024 r. znak sprawy: BPRM.5070.12.2024.