

**Stanowisko Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego   
w Województwie Małopolskim z dnia 12 lutego 2024 roku**

**w sprawie rewitalizacji przepisów o transporcie drogowym oraz niezbędnych zmian prawnych dla funkcjonowania branży transportu drogowego oraz   
w sprawie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów wykonujące badania techniczne pojazdów.**

Ustawa o transporcie drogowym reguluje zasady wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Ustawa wdraża między innymi postanowienia prawa UE wynikające z przepisów określanych jako „Pakiet Mobilności I”. Wdrażając te przepisy ustawodawca bardzo niekorzystnie rozszerzył zakres ich stosowania wobec polskich przewoźników ponad wymagania wynikające z prawa unijnego. Dwa lata funkcjonowania tych przepisów pokazują, że przedsiębiorcy polscy znaleźli się w zdecydowanie gorszej sytuacji od przewoźników drogowych innych państw co pogarsza ich konkurencyjność zarówno na rynku krajowym jak i w transporcie międzynarodowym. Ustawa o transporcie drogowym funkcjonująca w obrocie prawnym od 2001 roku była wielokrotnie nowelizowana, dlatego   
w ocenie Rady powinna zostać systemowo przeanalizowana w niżej wymienionych obszarach i zmieniona w zakresie:

* Przepisów wprowadzających „Pakiet Mobilności” przez ograniczenie polskich przepisów w tym obszarze wyłącznie do wymagań UE. Przepisy „Pakietu mobilności I” powinny dotyczyć w prawie polskim wyłącznie przewozów cross-trade oraz przewozów kabotażowych wykonywanych na terytorium innych państw UE.
* Określenia dolnej stawki wynagrodzenia od której wyliczane jest oskładkowanie wynagrodzenia kierowców w transporcie międzynarodowym, ponieważ obecnie podstawą oskładkowania wynagrodzenia kierowców w transporcie międzynarodowym jest stawka kroczącą równa prognozowanemu średniemu wynagrodzeniu (stawka ogłaszana przez Ministra Pracy na dany rok). Zmieniająca się skokowo stawka powoduje poważne kłopoty finansowe w przedsiębiorstwach transportowych. Firmy transportowe nie maja tak szybkich możliwości renegocjowania kontraktów długoterminowych, żeby zdążyć ze wzrostem wynagrodzeń kierowców. Wnioskujemy o zamrożenie tej stawki zawsze na poziomie roku poprzedniego co pozwoli ustabilizować sytuację w zakresie wynagrodzeń kierowców oraz ustabilizować bardzo trudną kondycję ekonomiczną firm przewozowych.
* Katalogu przesłanek do nakładania kar za uchybienia i wykroczenia w transporcie drogowym – należy przeprowadzić rewizję wysokości kar za poszczególne przewinienia oraz wprowadzić szerokorozumianą instytucję upomnienia jako pierwszą sankcję przy uchybieniach oraz wykroczeniach mających wymiar formalny, nie stwarzający zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa wykonywanego przewozu. Szczególnie ważne jest ograniczenie zakresu katalogu kar wyłącznie do przesłanek określonych w przepisach UE.
* Wprowadzenia obowiązku nadawcy i odbiorcy towaru do pokrycia frachtu w sytuacji, gdy bezpośredni zleceniodawca nie uregulował faktury przewoźnika za wykonany przewóz - zadłużanie firm transportowych z tytułu przeterminowanych płatności jest najwyższe w polskiej gospodarce, porównywalne jest tylko zadłużenie płatności w budownictwie. Pilnie potrzebne są mechanizmy prawne odpowiedzialności za płatność oraz procedury szybkiej egzekucji tych płatności.
* Wprowadzenie procedury uzupełniania braku dokumentów umożliwiającej wstrzymanie decyzji o cofnięciu uprawnień i zatrzymaniu prawa jazdy w przypadku stwierdzenia nieprawidłowo odbytego szkolenia okresowego lub kwalifikacji wstępnej. Przepisy ustawy o transporcie drogowym znowelizowały zasady nadzoru i kontroli szkoleń kierowców zawodowych oraz podmiotów prowadzących te szkolenia. Jeżeli w wyniku kontroli podmiotu szkolącego ujawnione zostaną przypadek/przypadki nierzetelnego szkolenia, nie odbycia wszystkich wymaganych godzin szkolenia, uruchamiana jest procedura natychmiastowego zabrania prawa jazdy takiemu kierowcy. Prawo jazdy zatrzymywane także jest kierowcy, który odbył szkolenie prowadzone przez podmiot nie posiadający odpowiednich uprawnień. Kierowca nie ma możliwości uzupełniania brakującej (zakwestionowanej przez organ kontrolny) nawet jednej godziny szkolenia, nie ma także w czasie szkolenia lub zgłaszając się na nie możliwości weryfikacji czy podmiot posiada odpowiednie uprawnienia. Szkolenie jest wymogiem formalnym do wykonywania zawodu kierowcy, jednak zastosowana sankcja jest absolutnie nieproporcjonalna do ewentualnego uchybienia po stronie kierowcy. Branża transportu drogowego od wielu lat ma problemy kadrowe z odpowiednią ilością kierowców do wykonywania przewozów. Wprowadzone przepisy stanowią poważną barierę w powrocie do wykonywania pracy przez takich kierowców.

Ponadto Rada wnioskuje o podjęcie pilnych działań przez Rząd RP w celu zmiany przepisów UE tworzących bariery w wykonywaniu transportu drogowego poprzez:

* Zmianę przepisów UE i zniesienie obowiązku powrotu pojazdów do kraju rejestracji co 2  miesiące. Jako oczywistą w ramach swobód świadczenia usług na terytorium Unii Europejskiej należy uznać aktywność przedsiębiorców transportowych innych państw (w  szczególności przedsiębiorców polskich realizujących około 25% rynku przewozów w całej UE) wymuszanie powrotu pojazdu do kraju rejestracji co dwa miesiące jest nie racjonalne ekonomicznie dla działalności firm oraz stoi w sprzeczności z polityka klimatyczną UE, która wymusza ograniczenia emisji CO2 jednocześnie innymi przepisami nakazując przemieszczenie się pojazdów często bez ładunku.
* Podjęcie działań w celu wydłużenia w czasie obowiązku wymiany tachografów na tachografy cyfrowe kolejnej generacji. Tachografy te nie są dostępne na rynku co obecnie blokuje zakupy nowych pojazdów, natomiast do końca 2024 roku ma zakończyć się obowiązkowa wymiana tachografów w pojazdach wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Przy braku nowych tachografów dojdzie do zatrzymania polskich ciężarówek, ponieważ producenci tachografów nie traktują priorytetowo największego tzn. polskiego rynku przewozów drogowych.

Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim (WRDS) mając na uwadze politykę ochrony klimatu poprzez ograniczanie szkodliwych emisji uznaje za priorytetowe aktywizację działań Rządu RP w celu wsparcia branży transportu drogowego rzeczy w przygotowaniach do zmian w transporcie wymaganych rewolucją w zakresie elektromobilności. Globalne działania i przepisy, które mają na celu ochronę klimatu   
i powietrza nieuchronnie zbliżają przewoźników drogowych do wymiany taboru na ekologiczny i niskoemisyjny. Kryzys gospodarczy wywołany agresją Rosji na Ukrainę i totalne rozregulowanie rynku paliw energetycznych nie odsunęły w czasie zaplanowanych na najbliższe lata zasadniczych ograniczeń emisji CO2. Branża potrzebuje dwóch kluczowych obszarów wsparcia w tym zakresie:

* Działania bieżącego w celu obniżenia kosztów działania firm, które zakupiły ekologiczne środki transportu, żeby utrzymać je na rynku.
* Długofalowego w celu budowania systemu wsparcia zakupu pojazdów ekologicznych we wszystkich kategoriach homologacyjnych rozpoczynając od pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony oraz traktowanie na równych zasadach dopłat do zakupu środków transportu ciężkiego pojazdów o dmc powyżej 12 ton.

W opinii Rady niezbędne jest wypracowanie długofalowego programu wsparcia finansowego (także przez poprawę ekonomiczności – ulgi podatkowe, dopłaty bezpośrednie, wykorzystanie środków finansowych UE na transformację ekologiczną) branży transportu drogowego w zakupie pojazdów zero oraz niskoemisyjnych w związku z kolejnymi ograniczeniami emisji CO2 od środków transportu drogowego oraz zakupie pojazdów elektrycznych oraz zasilanych paliwami alternatywnymi w ramach obowiązkowych zmian wymuszanych przez elektromobilność taboru.

Transport drogowy jako szczególna branża dla rozwoju Polski oraz zapewnienia właściwego funkcjonowania gospodarki wymaga szczególnej uwagi rządzących, dlatego dla zapewnienia konkurencyjnej pozycji przedsiębiorstw transportowych na rynku europejskim należy:

* Urealnić odpowiedzialność finansowa firm spedycyjnych prowadzących wyłącznie działalność w zakresie pośrednictwa w transporcie drogowym rzeczy poprzez wprowadzenie rzeczywistych wymogów posiadania zdolności finansowej przez te podmioty. (Gwarancja bankowa lub kapitał zablokowany na potrzebę nieprzerwanego posiadania zdolności finansowej przez cały czas wykonywania działalności gospodarczej). W Polsce rozwija się „plaga” firm pośredników w przewozie rzeczy, którzy nie spełniając podstawowych wymagań w tym zakresie, określonych w ustawie o transporcie drogowym lub posiadając je tylko w momencie rejestracji, nie regulują swoich zobowiązań finansowych wobec nadawców towarów oraz przewoźników drogowych.
* Wprowadzić zasadę, że Wojewódzkie wydziały pracy załatwiające sprawy cudzoziemców w zakresie zgody na pracę w Polsce powinny mieć prawo i możliwość delegowania zadań/uprawnień z tego zakresu na poziom PUP. Zmiana rozładowałaby kolejki w Urzędach wojewódzkich oraz usprawniłaby asymilację do firm pracowników zagranicznych.
* Wprowadzić wymóg ograniczający wwóz do Polski paliwa w zbiornikach pojazdów wykonujących przewozy zza wschodniej granicy do 200 litrów bez opłaty VAT i akcyzy - zmiana wyrównywałaby konkurencyjność polskich firm transportowych w odniesieniu do firm ze wschodu, gdzie paliwo zawsze jest tańsze. Ponadto sprzyjałaby rozwojowi polskiego sektora paliwowego. Warto wziąć pod uwagę, że Rosja już wprowadziła komercyjne paliwo dla polskich przewoźników w ochronie własnego rynku.
* Wprowadzić mechanizm prawnego i faktycznego zwrotu części akcyzy od paliwa zakupionego na cele transportu drogowego (zwrot co najmniej części akcyzy ponad unijny próg minimalnej akcyzy od ON). Podatek akcyzowy jest daniną od dóbr uznanych za dobra konsumpcyjne „luksusowe”. Prawo UE pozwala zwracać akcyzę od niektórych paliw zużywanych na cele produkcyjne. Prawo to powinno uwzględniać paliwo zużywane na cele transportu drogowego co zdecydowanie poprawiłoby kondycję polskich firm transportowych. Do czasu generalnej zmiany w tym zakresie przewoźnicy powinni otrzymywać zwrot zapłaconej akcyzy w części przewyższającej minimalna stawkę określoną przepisami unijny.
* Zmienić zasady opodatkowania pojazdów wykonujących przewozy drogowe lokalnym podatkiem od środków transportu (łączny podatek od ciągnika siodłowego i naczepy) płacony jako podatek tylko od ciągnika, płacony proporcjonalnie w łącznej wysokości od ciągnika siodłowego i naczepy. Zmiana wyeliminuje z polskiego transportu drogowego naczepy zarejestrowane za granicą stanowiące w użyciu przedsiębiorców narzędzie nieuczciwej konkurencji;
* Wprowadzić zasady odpowiedzialności załadowców/nadawców w Polsce (także po kontroli ex-post) za załadunek towarów dla przewoźników zagranicznych i wywozu do krajów trzecich bez odpowiedniego zezwolenia (kopia zezwolenia musi pozostawać   
  w aktach załadowcy (np. pięć lat) do kontroli ITD). Zmiana ograniczy lub z czasem wyeliminuje nieuczciwą konkurencję zagraniczną podejmującą w polskich spedycjach lub u polskich nadawców towary, nie posiadając do tego odpowiednich uprawnień i zezwoleń.
* Wprowadzić uproszczone procedury weryfikacji dokumentów kierowcy ubiegającego się o wydanie karty do tachografu cyfrowego Wydanie Karty Kwalifikacji Kierowcy (Starosta) lub Świadectwa Kierowcy nie unijnego (GITD) powinno automatycznie uprawniać do uzyskania karty do tachografu bez ponownej weryfikacji wszystkich dokumentów kierowcy. Zmiana pozwoli przyspieszyć zatrudnienie kierowców w szczególności zagranicznych, którzy w obecnej sytuacji są wielokrotnie weryfikowani w zakresie posiadanych uprawnień.
* Wprowadzić solidarny obowiązek nadawcy i odbiorcy towaru do pokrycia frachtu w sytuacji, gdy bezpośredni zleceniodawca nie uregulował faktury przewoźnika za wykonany transport. Zatory płatnicze oraz zwlekanie z zapłatą czynią branżę transportu drogowego mniej wydolną oraz narażoną na utratę płynności finansowej. Branża transportowa i budownictwo mają największe kwotowo i czasowo zaległości płatnicze od wierzycieli usługobiorców.
* Uregulować wysokość maksymalnych stawek za OC pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym. W chwili obecnej jest tak, że ubezpieczyciele posiadający w swojej ofercie ubezpieczenia OC pojazdów mechanicznych mają obowiązek złożyć ofertę, ale w sytuacji, gdy nie ma żadnego limitu, to jeśli z jakiegokolwiek powodu przewoźnik jest „niemile widziany”, to oferuje się mu zaporową cenę za ubezpieczenie np. 20-30 tys. zł. Proponujemy wyjściowo maksymalną stawkę na poziomie 3-krotności minimalnego wynagrodzenia (czyli aktualnie byłoby to ponad 12 tys. zł za roczną polisę OC).
* Wprowadzić zasady zwrotu opłaty paliwowej zawartej w cenie paliwa dla przedsiębiorców prowadzących transport drogowy, którzy podlegają podatkowi od środków transportu oraz wnoszą opłaty za korzystanie z dróg w systemie eToll. Opłata paliwowa została wprowadzona do ceny paliwa w miejsce powszechnego podarku drogowego. W kolejnych latach wprowadzono podatek od środków transportu oraz opłaty drogowe, przedsiębiorcy ponoszący te opłaty faktycznie są prawnie w gorszej sytuacji płacąc wielokrotnie daninę na cele drogowe.

WRDS w Województwie Małopolskim ponownie wnioskuje (wcześniejsze stanowisko   
z kwietnia 2022 r.) o przeprowadzenie waloryzacja stawki opłat za badania techniczne pojazdów - przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów wykonujących obowiązkowe badania techniczne w procesie dopuszczenia do ruchu drogowego oraz okresowe badania techniczne działają na podstawie przepisów Ministra Infrastruktury i opłat, które zostały ustalone rozporządzeniem z 2004 roku. Przez prawie 19 lat zasadniczo zmieniły się realia ekonomiczne prowadzenia działalności gospodarczej, natomiast firmy te zmuszone są działać jak w poprzedniej epoce gospodarczej. Stały coroczny wzrost kosztów działalności oraz obecnie lawinowy wzrost kosztów nośników energii (energia elektryczna i gaz) doprowadziły branżę do zapaści finansowej. Stacje zmuszone są ograniczać swoją działalność, w szczególności w zakresie dostępności, do badań technicznych (krótki czas pracy) dla obywateli właścicieli/użytkowników pojazdów.

Problem dotyczy ponad 4000 przedsiębiorców prowadzących ponad 5500 stacji kontroli pojazdów. Opłaty za badania techniczne zostały określone w 2004 roku - 19 lat temu i od tamtej regulacji ani razu nie były waloryzowane. W tym czasie należy zwrócić uwagę, że negatywnie dla przedsiębiorców ich przychody zmniejszyły się dwa razy:

* Pierwszy raz, kiedy zlikwidowano pierwsze badanie pojazdów sprowadzonych z zagranicy.
* Drugi raz, kiedy nastąpiła zmiana stawki VAT - opłata za badania techniczne są określone w kwotach brutto (zmiana VAT na 23% spowodowała, że przedsiębiorcy do budżetu odprowadzają o 1 pkt proc. wyższy podatek od pozostającej niezmiennie stawki opłaty).

Branża stacji kontroli pojazdów (skp) boryka się ze stałym wzrostem wszystkich kosztów. Znacząco wzrosły koszty prowadzenia działalności gospodarczej, w tym m.in. wynagrodzenia, podatki i opłaty lokalne. Analizując wzrost kosztów osobowych można wskazać na wzrost płacy minimalnej. W czasie, kiedy pozostają zamrożone wysokości opłat za badania techniczne pojazdów, minimalne wynagrodzenie za pracę wzrosło w tym czasie o ponad 430%. W 2004 roku, kiedy określono wysokość opłat za badania techniczne, to minimalne wynagrodzenie wynosiło 824 zł brutto. Dzisiaj minimalne wynagrodzenie wynosi 4224 zł. Ponadto należy brać pod uwagę wzrost kosztów wynajmu nieruchomości lub wzrost należności podatkowych z tytułu własności nieruchomości, wzrost kosztów wyposażenia stacji w specjalistyczne urządzenia oraz okresowe obowiązkowe przeglądy i certyfikacja tych urządzeń, wzrost kosztów energii elektrycznej oraz ciepła (stacja jest kompleksem urządzeń zasilanych energią elektryczną pracujących prawidłowo w ściśle określonych warunkach temperaturowych pomieszczenia), wzrost kosztów szkoleń pracowników w tym bhp, badań okresowych oraz odzieży ochronnej, wzrost kosztów działalności biurowej w tym utrzymanie obowiązkowego łącza internetowego z Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz aplikacji współpracującej w tym systemem, która warunkuje prawo do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu przez skp. Wzrost podatków lokalnych w tym opłat środowiskowych oraz opłaty za użytkowanie wieczyste gruntów nawet o 400%. Ponadto dla urealnienia finansowego działania skp należy uzależnić możliwość wprowadzania nowych rodzajów badań technicznych pojazdów oraz wymogów posiadania nowego dodatkowego wyposażenia kontrolno-pomiarowego przez stacje kontroli pojazdów od zapewnienia warunków finansowania dla skp tych zmian. Taki mechanizm prawny jest niezbędny dla zapewnienia warunków ekonomicznych prowadzenia tej regulowanej działalności gospodarczej. Postęp techniczny w dziedzinie pojazdów wymaga stosowania nowych metod badania zdatności do bezpiecznego ruchu tych pojazdów. Wprowadzane zmiany w procedurze badania technicznego wymuszające obowiązkowe stosowanie nowych droższych technologii powinno być rekompensowane przedsiębiorcy zwiększeniem wysokości opłaty za dane badanie techniczne.

Rada wnioskuje do Ministra infrastruktury o niezwłoczne podjęcie dialogu w tej sprawie z organizacjami reprezentującymi przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz pilne przeprowadzenie waloryzacji stawek opłat za badania techniczne pojazdów co najmniej o inflację, która wyniosła przeszło 73%. liczoną narastająco od 2004 do 2024.