

Stanowisko ZPP w sprawie sytuacji firm transportowych oraz proponowanego wsparcia dla branży

Transport drogowy, kolejowy, lotniczy oraz morski jest jednym z najważniejszych czynników wspierających rozwój społeczno-gospodarczy kraju. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców przedstawia stanowisko w sprawie sytuacji firm transportowych w Polsce.

Na wstępie ZPP zauważa, że od wielu lat brak jest w Polsce przyjętej, spójnej w swoich założeniach i realizacji „Polityki Transportowej” – pakietu dokumentów strategicznych dla polskiego transportu. Dostrzegamy istotną potrzebę sformułowania podstawowych założeń takiego zestawu dokumentów o charakterze horyzontalnym.

- Polityka transportowa dla transportu drogowego często rozumiana jest jako budowa kolejnych odcinków dróg. Drogi są niezbędnym elementem infrastruktury do wykonywania transportu, ale w zainteresowaniu władz powinien pozostawać również transport jako dziedzina gospodarki. Firmy o tak wysokim potencjale i tak wysokim zaangażowaniu środków finansowych nie mogą funkcjonować w oderwaniu od polityki państwa w tym obszarze. Transport drogowy to na przestrzeni ostatnich lat według różnych szacunków od 7 – 10% PKB. Branża ta jest jedną z wizytówek Polski w Unii Europejskiej. Sektor transportu drogowego jest zbudowany w zasadzie całkowicie z kapitału prywatnego, jednak istotnym zadaniem państwa pozostaje kształtowanie długoterminowych warunków jego prowadzenia.
- Dostrzegamy potrzebę koordynacji polityki zagranicznej w obszarze transportu drogowego – obecnie prowadzone są jedynie doraźne działania zarówno w Unii Europejskiej jak i poza nią. Konieczne jest pozyskiwanie partnerów międzynarodowych do walki o wspólne interesy. Przykładem jest przegrana batalia o Pakiet Mobilności, czy stopniowa eliminacja polskich przewoźników z przewozów na wschód.
- Za zasadne uznajemy wprowadzenie daleko idących zmian w systemie szkolenia okresowego kierowców zawodowych, w tym m.in. wprowadzenie realnego nadzoru nad prowadzonymi

szkoleniami, czy implementację nowoczesnych metod szkolenia wykorzystujących narzędzia e-learningowe.

- Postulujemy wprowadzenie ułatwień w przyjmowaniu obcokrajowców do pracy. Konieczne jest uproszczenie i skrócenie procedur, które obecnie trwają nawet do kilka miesięcy. Sytuacja w okresie epidemii jest jeszcze bardziej w tym zakresie skomplikowana z racji ograniczonego dostępu do urzędów obsługujących powyższe sprawy.
- Apelujemy o udostępnienie całej sieci dróg (krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne) dla pojazdów o nacisku 11,5 tony dla dojazdu do miejsc załadunku i rozładunku oraz baz eksploatacyjnych. Wyrok TSUE z 21 marca 2019 roku gwarantujący otwarcie takiej sieci drogowej jest nadal niewykonany.
- W dobie obecnego kryzysu, który dopiero w tej chwili będzie nabierał prawdziwego wymiaru, niezbędne jest wprowadzenie elementów wsparcia ukierunkowanych na obniżenie podatków. Uważamy, że należy umożliwić zwrot części podatku akcyzowego od paliwa zakupionego na potrzeby wykonywanego transportu. Ponadto, powinna nastąpić zmiana zasad pobierania podatku od środków transportu poprzez wprowadzenie podatku wyłącznie od pojazdu ciągnącego.
- Z punktu widzenia praktycznego, za konieczne uważamy udostępnienie i udrożnienie dla pojazdów ciężkich szlaków komunikacyjnych biegnących przez południową granicę Polski, w szczególności przez przejście graniczne ze Słowacją w Muszynie.
- Rekomendujemy reaktywację Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego w ramach prowadzenia dialogu społecznego w Polsce.
- Konieczne jest także stworzenie spójnego systemu integracji oraz dogodne łączenie – na zasadzie wzajemnego wsparcia - transportu autobusowego z transportem kolejowym, lotniczym, morskim.
- Rekomendujemy okresowe zwolnienie z opłat za energię trakcyjną wraz z wprowadzeniem pełnej rekompensaty dla dostawców energii w związku z koniecznością odsprzedaży po niekorzystnych cenach energii zakontraktowanej, ale niepobranej.
- Konieczne jest wprowadzanie mechanizmów pozwalających branży transportowej utrzymać konkurencyjność w obliczu przyjętego przez UE „Pakietu Mobilności”.

- Zalecane jest tworzenie warunków równej konkurencji na rynku krajowym oraz ograniczanie działalności szarej strefy w przewozach drogowych.
- Przepisy UE wprowadzają w perspektywie kilku lat poważne ograniczenia emisji CO₂ od transportu drogowego. Stąd, rekomendujemy wprowadzanie mechanizmów wsparcia dla wymiany taboru na nowy, niskoemisyjny.

W zakresie transportu morskiego jako właściwe uznajemy:

- przyznanie podmiotom zarządzającym portami morskimi możliwości czasowego zwolnienia z opłat bądź czasowej redukcji opłat portowych, opłat z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy i innych opłat uiszczanych na rzecz podmiotów zarządzających portami przez przedsiębiorstwa żeglugowe, portowe i inne działające w granicach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- jednocześnie rekomendujemy wydłużenie okresu obowiązywania zmienionych zasad kształtowania opłat portowych do 31 grudnia 2021 r oraz rozłączenie dla branży portowo-morskiej płatności należności celnych i podatkowych (VAT).

Z funkcjonowaniem branży transportowej w Polsce powiązany jest mocno m.in. rynek motoryzacyjny, a szczególnie rynek producentów części dla motoryzacji w naszym Kraju. To właśnie produkcja części motoryzacyjnych czyni Polskę znaczącym graczem na europejskiej i światowej mapie motoryzacyjnej. W związku z powyższym rekomenduje się m.in. pomoc dla sektora motoryzacyjnego w postaci kontynuacji wsparcia postojowego dla pracowników firm, czasowe odroczenie wejścia w życie wybranych regulacji technicznych i powstrzymanie się z nakładaniem nowych obowiązków, a także wprowadzenie regulacji umożliwiających w czasie kryzysu bardziej elastyczną organizację produkcji. Podkreślamy również potrzebę utrzymania i modernizacji rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych pojazdów silnikowych.

Pandemia negatywnie wpłynęła na działalność przedsiębiorców i sytuację bytową pracowników branży transportowej. Wdrożenie powyższej przedstawionych rekomendacji będzie stanowiło dla polskiego transportu szansę na przejście przez kryzys, bez konieczności zamykania firm i zwolnień pracowników po okresie działania obecnie funkcjonujących instrumentów wdrożonych za pomocą Tarcz Antykryzysowych.