

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 224)

z dnia 26 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 224)

26 marca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Sucho-
nia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji oraz posła **Stanisława Lamczyka (KO)**,
zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– **informacja na temat możliwości wsparcia branży transportu drogowego w Pol-
sce w związku z konsekwencjami niestabilnej sytuacji geopolitycznej na świecie.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jarosław Neneman** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikiem, **Alvin Gajadhur** doradca prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, **Tomasz Olszówka** dyrektor Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Biurze Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikiem, **Grzegorz Chełminiak** wiceprezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, **Piotr Krzyżankiewicz** prezes Niezależnego Forum Pracodawców Transportu, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego w Warszawie wraz ze współpracownikami, **Łukasz Mikosz** prezes zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, **Aleksandra Sutryk** Główny specjalista ds. regulacji w Pionie Rzecznictwa i Legislacji Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego oraz **Tomasz Ziaja** przewodniczący rady Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Galicja.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz i Patrycja Wierzbička** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam bardzo serdecznie zaproszonych gości, w szczególności witam pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami. Jest z nami pani dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Katarzyna Kościesza, jest z nami zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Łukasz Mucha i naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych pani Agnieszka Bucza. Witam przedstawicieli... Momencik, przepraszam państwa bardzo. Witam bardzo serdecznie pana ministra Jarosława Nenemana, który jest podsekretarzem stanu w Ministerstwie Finansów, wraz ze współpracownikami. Jest z nami pan Jacek Józwik, zastępca dyrektora Departamentu Wspierania Polityk Gospodarczych w tymże ministerstwie. Bardzo serdecznie witam również przedstawicieli Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, w szczególności dyrektora Wydziału Prawno-Legislacyjnego pana Tomasza Olszówkę. Witam pana Alvina Gajadhura, doradcę prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Witam bardzo szeroką reprezentację naszych partnerów społecznych, w szczególności pana Macieja Wrońskiego, prezesa Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, pana prezesa Jana Buczka, prezesa Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, który jest z nami wraz z panem Piotrem Mikiel, dyrektorem Departamentu Transportu w ZMPD. Witam bardzo serdecznie. Niezwykle serdecznie witam również pana Piotra Litwińskiego, przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego w Warszawie, wraz z liczną reprezentacją: panami Adamem Łobazą, Andrzejem Bogdanowiczem i Marianem Brusikiem. Witam bardzo serdecznie przewodniczącego Rady Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Galicja, pana Tomasza Ziaję. Witam niezwykle serdecznie wiceprezesa Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Grzegorza Chełminiaka. Witam prezesa zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji pana Zdzisława Szczerbaciuka. Witam również panią Aleksandrę Sutryk, która reprezentuje Polską

Izbę Przemysłu Chemicznego oraz pana Łukasza Mikosza, prezesa zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat możliwości wsparcia branży transportu drogowego w Polsce w związku z konsekwencjami niestabilnej sytuacji geopolitycznej na świecie – przedstawia minister infrastruktury oraz minister finansów i gospodarki.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę i nie słyszę.

W związku z tym przystępujemy do realizacji, ale zanim oddam głos panu ministrowi, panom ministrom, bardzo żałuję, że nie możemy włączyć na żywo konferencji pana premiera, który właśnie przedstawia bardzo istotne rozwiązanie dotyczące obniżenia opodatkowania paliwa, które nie ma precedensu w najnowszej historii.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Jarosław Neneman:

Dokładnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzięki temu wszyscy obywatele, ale myślę, że przede wszystkim branża drogowa, odetchnie choć trochę rzeczywiście od konsekwencji tej sytuacji geopolitycznej i tego, co się dzieje na świecie, ale nie możemy w tym momencie włączyć konferencji pana premiera Donalda Tuska.

W związku z tym głos oddaję panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi i panu ministrowi Jarosławowi Nenemanowi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Może najpierw pan minister finansów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Rzeczywiście pan minister informował, że musi opuścić nasze posiedzenie troszeczkę wcześniej, więc panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Dzień dobry. Bardzo dziękuję. Rzeczywiście muszę wcześniej państwa opuścić, bo premier ogłasza, prace trwają. Dzisiaj będzie też posiedzenie Sejmu, tak że te rzeczy, o których pan premier teraz mówi, będą ziszczone bardzo szybko. Będzie obniżona stawka VAT z 23% na 8% i...

Przewodniczący rady Ogólnopolskiego Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Galicja Tomasz Ziaja:

To nic nie daje.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Panowie, spokojnie. Będzie obniżona akcyza do minimum europejskiego. To tyle. Będą jeszcze jakieś inne działania trochę w innych miejscach, o szczegółach państwo się wkrótce dowiedzą. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

A teraz, zgodnie z zapowiedzią, pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, nie trzeba tutaj dużo mówić wstępu, jeśli chodzi o sytuację geopolityczną na świecie, która ma wpływ na ceny ropy, ceny paliw, wszelkich paliw. W związku z tym ta decyzja rządu jest pokłosiem tej sytuacji, niestabilnej sytuacji, która ma miejsce szczególnie w Zatoce Perskiej. Tak jak pan przewodniczący wspomniał, w tej chwili trwa konferencja pana premiera, na której przekazuje on szczegółowe informacje dotyczące działań rządu w tym obszarze. Z naszych informacji wynika, że rzeczywiście jest przygotowana szybka ścieżka legislacyjna. Jeszcze dzisiaj odpowiednie projekty legislacyjne trafią do Sejmu, tak aby mógł on procedować dzisiaj i jutro, i zaraz na początku przyszłego tygodnia kolejne posiedzenie Senatu, tak aby przygotować i żeby te przepisy weszły w życie jak najszybciej.

Cały świat boryka się z problemami związanymi nie tylko z cenami, ale w ogóle z dostępnością paliw, ropy, gazu, więc tego typu działania mają na celu wsparcie nie tylko dla prywatnego, indywidualnego odbiorcy, ale również dla przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą.

To tyle tytułem wstępu odnośnie do paliw, bo nie wiem, czy w innych obszarach może będą pytania, to będę odpowiadał na pytania państwa posłów czy gości, którzy są na Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Czy w tym momencie to już komplet informacji ze strony rządu?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Odnosnie do paliw – tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czyli te najważniejsze informacje padły. Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wobec tego otwieram debatę.

Jako pierwszy zgłosił się pan... Przepraszam, państwo posłowie, bardzo proszę, czy zgłaszają się na tym etapie, czy w drugiej części? Proponuję w drugiej części, dlatego że mamy szeroką obecność branży transportowej. W związku z tym jako pierwszy zgłosił się pan prezes Jan Buczek. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Witam bardzo serdecznie szanowne gremium, pana przewodniczącego. Szanowni państwo, sytuacja polityczna, geopolityczna jest bardzo, bardzo złożona. To wiemy, jest dla nas jasne, co się wydarzyło i jakie czynniki mają wpływ na tę ogólną sytuację. Jednakże my jako branża transportowa, która... Mogę się tu posługiwać różnego rodzaju porównaniami, bo transport można porównać do systemu krwionośnego organizmu żywego, ale również jest w pewnym sensie fundamentem gospodarki każdego państwa i ten fundament w naszym kraju zaczyna się już niestety trochę kruszyć. Paliwo w strukturze kosztów przewoźników drogowych to dzisiaj 33–35%, czyli ponad 1/3 wszystkich kosztów i jakiejkolwiek gwałtowne zmiany ceny tych paliw wpływają przede wszystkim na możliwości wykonywania usług. Już nie mówię o kondycji, bo tę kondycję to już dzięki staraniom rządów przez ostatnie lata całkiem mocno zredukowaliśmy.

Natomiast dzisiaj nie mamy żadnych zasobów, żeby utrzymać możliwość finansowania naszych usług i przy tak drastycznym wzroście ceny paliw natychmiast tracimy taką zdolność. Dosłownie za chwilę może się okazać, że nie będziemy w stanie podstawiać samochodów pod rampy i gospodarka, którą wszyscy się szcycimy, bo jesteśmy od niedawna w grupie 20 największych gospodarek świata, za chwilę możemy tę pozycję tracić, a to dlatego, że akurat w naszym kraju przedsiębiorcy zajmujący się usługami transportowymi nie mają żadnej poduszki finansowej, nie mają żadnego bufora finansowego.

Niestety skutki tych wszystkich tąpnięć cenowych w 100% spadają na nasze barki, bowiem nasi zlecniodawcy, którymi są często anonimowi jacyś pośrednicy, którzy ustawiają się w wydłużającym się łańcuchu zobowiązań pomiędzy klientem zlecającym ładunek do przewiezienia a przewoźnikiem, który ostatecznie realizuje to zadanie transportowe, niepokojąco od lat się wydłuża. Całkiem nieźle na tym rynku właśnie funkcjonują ci, którzy nie wkładają żadnej dodatkowej wartości do transportu, jedynie przerzucają między sobą zlecenia, objadając przewoźników z frachtu, który często, jak się dowiadujemy niejednokrotnie, w stałych takich kontraktach handlowych na cenę frachtu mają wpływ również takie czynniki, z jakimi teraz się zderzyliśmy. Czyli pierwsi zlecniodawcy dużych klientów, firmy logistyczne, spedycyjne, są zabezpieczeni tutaj klauzulami i dostają korekty stawek za wykonanie usług transportowych. Jednakże ta korekta już nie trafia do przewoźnika, który na końcu tego łańcucha zobowiązań ma największe wydatki, największe ryzyko i jego sytuacja jest dosłownie tragiczna.

Oczywiście państwo pobiera różnego rodzaju datki przy okazji paliwa, które od lat stało się taką transmisją różnego rodzaju opłat i podatków, akcyza VAT, a także opłata paliwowa, które w sumie dosyć mocno podnoszą cenę paliw. Jednakże mamy takie wrażenie, że w takich sytuacjach jak obecnie, kiedy drożeje cena paliw, to państwo uzyskuje coraz większe przychody z tytułu poboru tych różnych danin, a my przedsiębiorcy zmuszeni jesteśmy pokrywać te różnice i ponosić w całości koszty takich działań.

Szanowni państwo, my jako przewoźnicy, którzy przewozimy ładunki w relacji transgranicznej po całej Europie i nie tylko, praktycznie rzecz biorąc jesteśmy zdani na paliwo węglowodorowe, bowiem nie ma żadnych realnych zamienników, żadna zeroemisyjna forma napędu elektryczna czy wodorowa nie wchodzi tu w grę, bo po prostu na naszych trasach nie ma takiej

możliwości, żeby skorzystać ze źródeł zasilania. W związku z tym całkowicie jesteśmy zdani na węglowodór.

Szanowni państwo, ten scenariusz utraty tej naszej pozycji na rynku globalnym to nie jest jakaś demagogia czy nawet scenariusz. To jest proces, który według naszej oceny już się rozpoczyna, bo wielu przewoźników nie jest w stanie podstawić pojazdów pod rampy, dokładając do każdego kolejnego zlecenia. W związku z tym my zwróciliśmy się do pana premiera 11 marca z pismem, w którym wykazujemy te wszystkie składniki kosztotwórcze w paliwie, ale zwróciliśmy się przede wszystkim w sprawie bardzo prozaicznej z naszego punktu widzenia, jaką jest stworzenie mechanizmu zwrotu akcyzy, bo z takiego mechanizmu przewoźnicy międzynarodowi, rolnicy, rybacy korzystają od dawna, ale przewoźnicy międzynarodowi to przede wszystkim z państw, które z nami konkurują, bowiem my Polacy niestety takiej możliwości od naszego państwa nie uzyskaliśmy. Natomiast skutecznie możemy korzystać ze zwrotu akcyzy z innych państw, które objęły taką możliwością transport międzynarodowy.

W związku z tym chciałbym tutaj bardzo wyraźnie powiedzieć, że ta sprawa zwrotu akcyzy naszym zdaniem jest naprawdę bardzo prostym mechanizmem. Jednakże trzeba stworzyć prawo i wydaje mi się, że w obecnej sytuacji, jak rzadko kiedy, a już mieliśmy kilka takich sytuacji kryzysowych, właśnie możemy uruchomić szybką ścieżkę dla ustawy, która umożliwiłaby zwrot akcyzy branży transportu międzynarodowego. Dwa razy już próbowaliśmy, niestety trafialiśmy na bardzo niesprzyjający klimat ówczesnych rządów. Mamy nadzieję, że tym razem zupełnie na poważnie potraktowana zostanie nasza prośba. Pan premier przesłał nasze pismo bez komentarza do ministerstwa energetyki i tam to nasze pismo, ten nasz apel utknął bez żadnej reakcji, tak że za państwa pośrednictwem, państwa posłów i przedstawicieli ministerstw, proszę o interwencję, żeby zupełnie na poważnie pochylić się nad tym problemem.

Natomiast również oczekujemy doraźnego i natychmiastowego wprowadzenia mechanizmów stabilizujących koszty przewoźników, także ograniczenia ilości pośredników w łańcuchu zobowiązań na rynku transportowym, żeby wyeliminować tych, którzy tak na dobrą sprawę, tak jak już wcześniej powiedziałem, nie wnoszą żadnej wartości dodanej, a tylko objadają z frachtów zlecenia transportowe i przewoźnik na końcu, który musi ponieść wszystkie ryzyka, naprawdę pracuje bardzo wydajnie, wyteżenie i ofiarnie, jeszcze musi znajdować sposoby na to, żeby zachować jakąś chociażby minimalną płynność finansową, a dzisiaj już tę płynność praktycznie rzecz biorąc utracił i nie jest w stanie uzyskać kredytu na sfinansowanie swojej działalności, więc ci, którzy się pojawiają na tym rynku i tylko się obżerają na kupowaniu i sprzedawaniu zleceń, jeżeli chcą istnieć na tym rynku, niech oni idą do banku, niech zaciagną sobie na własny koszt, na własne ryzyko kredyt, a nam niech płacą w terminie.

Dlatego zwracamy się też z apelem o szybkie i doraźne wprowadzenie obligatoryjnych terminów płatności między polskimi podmiotami za frachty transportowe w terminie maksymalnie 30 dni. Szanowni państwo, to jest bardzo, bardzo ważne, nie obciąża tutaj naszego budżetu, budżetu naszego państwa, natomiast rozwiązałoby problem płynności finansowej w sposób praktycznie rzecz biorąc bez obciążeń dla budżetu naszego państwa i w trybie takim natychmiastowym. Dlatego prosimy o uruchomienie takiej zielonej ścieżki dla procesu legislacyjnego, żeby właśnie taką możliwość nam stworzyć. W projekcie UD18, to jest nowelizacji przepisów ustawy o transporcie drogowym, jest tam ten zapis procedowany. Jednakże ten projekt już dostaje odleżyn, bo już latami jest odkładany z posiedzenia na posiedzenie i dziś należy nadać mu taki charakter szczególny, żeby w przyspieszonym trybie ponad podziałami – bardzo dobrze, że jest tutaj przedstawiciel pana prezydenta, jestem przekonany, że pan prezydent też by podpisał tę ustawę bez żadnych oporów i bez zwłoki...

Oczywiście zwracamy się wręcz z żądaniem dialogu z branżą, takiego autentycznego dialogu, niepozostawiania nas na poziomie resortów odpowiedzialnych za branżę, bowiem widzimy też wielką trudność pomimo dużej gotowości i zaangażowania ze strony odpowiedzialnych za naszą branżę wysokich rangą urzędników, to widzimy, że oni też muszą się później z tymi naszymi postulatami borykać, przekonując przedstawicieli innych resortów co do słuszności naszych postulatów.

Szanowni państwo, branża transportowa – chcę tak powiedzieć i chciałbym, żeby to wybrzmiało – dzisiaj nie jest problemem, natomiast problemem jest brak reakcji na tę sytuację, która z całą mocą uderzyła w polską gospodarkę, a nam się oberwało w tym momencie najmocniej. Jakikolwiek doraźne takie działania, jak chociażby słyszeliśmy, że pan prezydent uzgodnił, że na stacjach węgierskiej firmy MOL będą paliwa tańsze w cenie porównywalnej

do węgierskich, to też nie rozwiązuje problemów, bo my nie tylko na MOL-u tankujemy, my musimy mieć kompleksowe rozwiązanie, z którego powinna korzystać cała nasza branża, a więc prosimy nie o wsparcie, tylko domagamy się uczciwych warunków funkcjonowania naszej branży. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Pan prezes Maciej Wroński.

Prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie, posłowie i posłanki, panie ministrze, szanowni państwo, jest źle. Jest źle i można by powiedzieć, że to, co się zadziało w wyniku dosyć jakichś tam politycznych zawirowań, czy tam geopolitycznych, czy militarnych zawirowań wokół Iranu, jest przysłowiowym gwoździem takim do trumny polskich przewoźników. Dlaczego? Od 3 lat mamy największy kryzys o charakterze popytowo-podażowym, gdzie rynek stał się rynkiem zleceńodawcy, a nie przewoźnika. To ma swoje po prostu reperkusje. Reperkusje, które myślę, że są doskonałe w większości z państwa znane, bo widzimy to w statystykach, które publikuje Biuro Transportu Międzynarodowego. Mamy w tej chwili postępującą coraz mniejszą liczbę firm, mamy postępowania restrukturyzacyjne, upadłości i ciche agonie przewoźników, którzy są osobami fizycznymi, którzy w żadnych rejestrach nie są odnotowani i nie jest odnotowane to, że po prostu bankrutują.

Najbardziej dotknęło to, tak wynika ze statystyk, wbrew temu, co tutaj jest zgłoszone, duże firmy transportowe. Ta liczba tych dużych firm transportowych, z których byliśmy dumni, bo prześcignęła liczbę dużych firm transportowych we Francji i w Niemczech, w tej chwili nam spada. Na drugim miejscu grupa najbardziej poszkodowana to są mikroprzedsiębiorcy. O dziwo, najmniej poszkodowane są firmy od 50 do 100 pojazdów. Takie są po prostu obiektywne fakty i liczby.

Teraz na ten trwający trzyletni kryzys nałożyło się kilka czynników. Pierwszy czynnik to są galopujące wzrosty kosztów pracy. Powiem tak – jeszcze na początku zeszłego roku można było powiedzieć, że przy założeniu takiej samej wysokości wynagrodzenia w Niemczech i w Polsce jeszcze mieliśmy troszeczkę mniejsze koszty pracy w Polsce, a w tej chwili, uczciwie rzecz biorąc, jeżeli wrzucilibyśmy to samo wynagrodzenie brutto, oczywiście w Niemczech jest ono trochę wyższe, ale założmy, że dalibyśmy to samo wynagrodzenie brutto, to prześcignęliśmy koszty pracy po prostu niemieckie. To o czymś mówi. Najbogatsza gospodarka świata ma niższe koszty pracy od równowartości i wypłaconego jednego euro niż gospodarka polska. W tym roku, nie wiem, czy państwo wiecie, prognozowane przeciętne wynagrodzenie jest 9420 zł, a to jest dolna kwota odliczenia wszelkich możliwych odliczeń od podstawy wymiaru naliczenia podatku ZUS. To jest pierwsza rzecz, która nas bardzo mocno dołuje.

Drugą kwestią, którą dostaliśmy tutaj w głowę, powiem szczerze, jest rozszerzenie sieci dróg płatnych i podwyżka e-TOLL, stawek e-TOLL o ok. 40%. Oczywiście można mówić, bo też śledzimy to, co mówią politycy, urzędnicy, że i tak ceny wcale nie są takie wysokie w porównaniu do cen w innych krajach, ale patrzmy na cały koszyk owoców. Nie koncentrujemy się na jednym wskaźniku, bo w ten sposób wracamy do lat 60., gdzie Gomułka mówił, że wprawdzie tutaj wszyscy mówią, że ceny wzrastają – tak, szynka wzrosła, chleb wzrósł, ale lokomotywy staniały. Jeżeli odnosimy się na przykład do Słowacji, gdzie są rzeczywiście ceny za korzystanie z dróg wyższe, to tam mamy znacznie niższe koszty pracy i inne koszty regulacyjne i bierzmy to po prostu pod uwagę. Czyli taki skokowy wzrost cen spowodował według naszych badań, bo przeprowadziliśmy badania rynkowe, że ok. 78% przewoźników poczuło, że po prostu głowy mają pod wodą. Czyli marża nie pokryła wzrostu opłat za drogi.

I teraz na dodatek dostaliśmy jeszcze jeden cios, którym jest paliwo. Praktycznie rzecz biorąc, w zależności od tego, czy analizujemy ceny w hurcie Orlenu, czy tzw. Brent, czy ceny na słupku, to wzrost cen nastąpił od 35 do 40 par procent. Koszty paliwa, tak jak mój kolega powiedział, mniej więcej kształtują się na poziomie 30%, ja powiedziałbym, że nawet do 40%, bo to zależy od wielu innych czynników ogólnych kosztów, tak że widzicie państwo, że jest ciężko.

Chcę jedną rzecz państwu także uświadomić. W transporcie drogowym od wielu lat marże nie są na poziomie kilkunastu procent. Ostatnio, jeszcze przed zbiegiem tych takich kumulatywnych czynników, było dobrze, jeżeli przewoźnik dostał marżę na poziomie 3%. Ktoś może powiedzieć „to dlaczego zajmuje się przewozami?”. Myślę, że wielu przewoźników zadaje sobie

takie pytanie, ale szanowni państwo, wcale nie jest łatwo, mając zobowiązania, odroczone płatności, tabor, załogę, zobowiązania wobec załogi, wcale nie jest łatwo zlikwidować firmę. Gdyby było łatwo odsprzedać, to podejrzewam, że większość z chęcią ten biznes odsprzedałaby, spieniężyła i wsadziła środki na obligacje Skarbu Państwa, bo one są bardziej rentowne niż wykonywanie działalności w transporcie drogowym.

Teraz tak, konkludując, ta cała sytuacja, o której tutaj chciałbym powiedzieć... Aha, też chcę troszeczkę wyjaśnić, że nie podzielam tutaj opinii i apelu swojego zacnego kolegi, z którym lubię współpracować, dyskutować itd., o tych obgryzanych kościach przez pośredników itd. Jeżeli porównalibyście ceny, jakie są za transport przy kontraktach, gdzie jest tzw. z pierwszej ręki, czyli jest na przykład duży zleceniodawca, producent na przykład samochodów, pralek, proszków do prania czy czegośkolwiek, to cena ta nie odbiega od ceny na SPOT, a na SPOT to właśnie to jest efekt tych wszystkich pośredników, którzy tam sobie to wszystko zdejmują, tak że sprawy nie są takie proste, jakby się mogły wydawać. Jest oczywiście pewnie jakaś tam patologia, tylko ja zauważyłem, że jeżeli państwo się zabiera za zwalczanie patologii, czy Unia Europejska, nie daj Boże, zajmuje się zwalczaniem patologii, to przede wszystkim uderza w uczciwych przewoźników, w uczciwych przedsiębiorców, tak że ja jestem generalnie rzecz biorąc za deregulacją, a nie dawaniem więcej władzy dyskrecyjnej urzędnikom czy też w ogóle aparatowi jakimkolwiek kontrolnemu.

Teraz tak, policzyłem – szkoda, że nie ma pana ministra finansów, ale rozumiem, że ktoś jest tutaj na sali i odpowie na moje wątpliwości – i w tej chwili minimalna stawka akcyzy określona w tzw. dyrektywie energetycznej to jest 330 euro. To jest mniej więcej 1420 zł za 1000 l paliwa. W Polsce mamy akcyzę na poziomie 1160 zł, czyli ona jest generalnie poniżej tej stawki. Natomiast bronimy się przed Unią Europejską, wskazując, że jeszcze doliczamy tzw. opłatę paliwową, która wynosi 456 zł. W sumie łączne obciążenia akcyzy plus opłaty paliwowej to są 1613 zł. Czyli przekraczamy ten próg minimalnej stawki akcyzy określonej w dyrektywie energetycznej, ale generalnie rzecz biorąc, jak rozumiem, gdybyśmy zeszli w ogóle do poziomu minimalnego, to my zyskujemy w tym momencie 20 gr. Chciałbym uzyskać odpowiedź od przedstawicieli Ministerstwa Finansów, czy rzeczywiście te 20 gr zostanie nam tutaj dopłacone.

Co do obniżenia stawki VAT powiem szczerze, to biznesowi, gospodarce nic nie daje. To będzie tylko i wyłącznie koszt dla budżetu państwa. To tylko i wyłącznie będzie zwiększenie deficytu budżetowego państwa, za który zapłacimy my wszyscy, zarówno przedsiębiorcy, zarówno ich pracownicy, jak i zwykli obywatele jako konsumenci. Przy czym to jest gest polityczny, w mojej ocenie, nie dający żadnych skutków gospodarczych. Wolałbym, żeby te pieniądze zostały skierowane na wsparcie właśnie gospodarki, nawet nie mówię, że na przewoźników, gospodarki, bo jak gospodarka będzie stała dobrze, to my będziemy mieli pracę. Czyli generalnie gospodarki, bo w ten sposób zapobiegniemy impulsowi inflacyjnemu. Ponieważ VAT jest neutralny dla biznesu, to ceny w sklepach tak czy siak pójdą w górę, to koszty nasze idą w górę, naszych kontrahentów idą w górę, mamy zmniejszenie wpływów do budżetu państwa i to chyba nie trzeba iść tą drogą.

Jeszcze jedną rzecz przypomnę. Dla mikroprzedsiębiorców, przewoźników to będzie akurat szkodliwe. Dlaczego? Co dało obniżenie akcyzy, tak jak to było za poprzednich rządów, żeby nie było, że mam tylko jakieś zastrzeżenia do działań obecnej władzy? Że wzrosły ceny tak zwane na słupku, ponieważ właściciele stacji paliw skorzystali z tego, że zamiast 23% VAT jest 8% VAT, dla klienta tego, co kupuje na słupku, generalnie jest istotne to, co jest na słupku, to możemy się posunąć i generalnie ci mikroprzedsiębiorcy, przewoźnicy, którzy kupują na słupku, a nie w hurcie, zapłacili więcej, bo mniej sobie mogli od tego odliczyć.

Na pewno obniżenie czy akcyzy, czy opłaty paliwowej jest to krok w dobrym kierunku, należy to poprzeć, ale w ślad za tym, przynajmniej my to postulowaliśmy i postulujemy nadal, powinna być taka rozważa – czy nie należałoby wrócić do stawek opłaty e-TOLL, przynajmniej na czas tego kryzysu paliwowego, na poziomie sprzed 1 lutego. To naprawdę byłoby bardzo, bardzo duże wsparcie. Oczywiście skorzystaliby wszyscy, ale przepraszam bardzo, jeżeli jest zwrot akcyzy na przykład w Hiszpanii czy we Francji, to też wszyscy korzystają. Nie ma rozwiązań dyskryminacyjnych. Jeżeli obniżymy cenę na słupku, to też będą do nas przyjeżdżać i kupować Niemcy na przykład i Niemcy skorzystają, tak że proszę mi takich argumentów politycznych, że tu nasi, tu obcy itd nie używać, bo po prostu chodzi nam o dobro wspólne.

Prezes Niezależnego Forum Pracodawców Transportu Piotr Krzyżankiewicz:

Panie Macieju, ale zwrot akcyzy jest OK.

Prezes ZPTiLP Maciej Wroński:

Szanowni państwo, jeżeli jeszcze mogę o coś apelować, to przede wszystkim, żeby w tych ciężkich czasach nie dokładać przewoźnikom, nie dokładać nawet w postaci procedur, wydłużających się terminów, nowych wymagań. Ostatnio jestem zdumiony. Zmienił się zastępca dyrektora w Biurze Transportu Międzynarodowego z dniem 1 marca, jest nowy dyrektor. Dosyć niski szczebel, prawda? Natomiast zmieniła się interpretacja i nasi przewoźnicy odchodzą z kwitkiem, bo są jakieś nowe wymogi, nowe wymagania itd. Pytamy się: Czy zmieniło się prawo? „Nie, ale zmieniło się spojrzenie, bo jest nowy dyrektor”. Na litość boską, to jest chyba coś po prostu nie tak. To jest coś nie tak, że w takim na przykład państwie jak Litwa, Łotwa, Estonia...

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Nie wiem, o czym mówisz.

Prezes ZPTiLP Maciej Wroński:

No Janek, nie wiesz, bo nie współpracujesz itd, ale ja ci powiem.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Wiem doskonale, ale nie wiem, o czym mówisz.

Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):

My też nie wiemy.

Prezes ZPTiLP Maciej Wroński:

Dobra, dobrze, dużo rzeczy nie wiesz. Słuchajcie, szanowni państwo, w takim państwie jak Litwa, Łotwa, my dostajemy dokumenty transportowe w przeciągu tygodnia, a czasami od ręki, a w Polsce trwa to około miesiąca. W innych państwach wszelkie procedury, na przykład związane z zatrudnieniem pracownika, trwają tydzień lub dwa tygodnie, u nas na przykład rok.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego w Warszawie Piotr Litwiński:

To trzeba dzwonić.

Prezes ZPTiLP Maciej Wroński:

Można dzwonić, można interweniować, ale nie na tym to powinno polegać. Bardzo prosiłbym o taki duży przegląd tego wszystkiego, co się dzieje w administracji, tych wymagań, często po prostu nawet niezgodnych z prawem.

Myślę, że jeszcze jest jedna rzecz, o której chciałem tutaj powiedzieć, o którą chciałem prosić itd. Swego czasu apelowaliśmy, żeby przy opłatach paliwa wprowadzić coś takiego, jak obowiązek wykazywania opłat za drogi na fakturze i wprowadzenia regulacji, które w niektórych państwach zostały wprowadzone, że jeżeli zmienia się opłata za drogi, to w tym momencie, tak jak stawka VAT się po prostu to zmienia, my możemy to przenieść łatwo na klienta. Gdyby to było zrobione – rok temu występowaliśmy w tej sprawie do Ministerstwa Infrastruktury, stwierdzono, że jest to niecelowe rozwiązanie – to w lutym, 1 lutego bylibyśmy w znacznie łatwiejszej sytuacji, bo powiedzielibyśmy „stawka za przewóz się nie zmieniła, zmienił się tylko ten element dodatkowy, który ty, mój zleceniodawco, bierzesz na siebie”. Może warto się nad tym pochylić.

Przepraszam bardzo za trochę długie wystąpienie, ale powiem szczerze – ja już tego wszystkiego mam po prostu... Tak jak mam te sygnały z rynku, widzę, co się dzieje itd, to powiem szczerze, że jestem tym wszystkim załamany. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan prezes Litwiński. Panie prezesie.

Przewodniczący OZPTD w Warszawie Piotr Litwiński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, posłanki, posłowie, zgadzam się z przedmówcami. Sytuacja jest bardzo zła. Powiem tylko tyle, przytoczę z dzisiejszego dnia ceny netto: Słowenia – 1,30 euro, Słowacja – 1,40 euro, Hiszpania – 1,50 euro, Polska – 1,59 za 1 l paliwa.

Kiedys oni do nas przyjeżdżali tankować, a teraz my staramy się tankować u nich, ale ograniczyli nam tankowanie do 200 l. Nie możemy więcej zatankować. To już mówi za siebie.

Dalej sprawa – tutaj z paliwem jest tylko jedno wyjście. Przeraża mnie obniżka VAT-u. Przeraża mnie, bo to jest dalej podcięcie konkurencyjności polskiego przewoźnika na rynku europejskim, bo przyjedzie Turek, przyjedzie Białorusin i on będzie miał na tym zysk, bo on ma tańsze paliwo. Nam to na cenę nie działa. Nas interesuje całkowity zwrot akcyzy i opłaty paliwowej, przynajmniej w tym momencie.

Jak to się zaczęło? 28 lutego 2026 r – od razu na drugi dzień skoczyło na 4,81 zł, a przecież dopiero zaczęli tam wojować, jeszcze do nas nie doszły te nowe partie ropy, żeby z niej przerabiać olej napędowy. Tak to szło, że dziś jest cena 6,75 zł, wczoraj było 7,26 zł. To jest 50% droższe paliwo niż na początku marca. Tyle na temat paliwa. Jeżeli to się nie zmieni, wykończymy polskich przewoźników, najpierw tych małych, potem tych większych. Przyjadą inni, zaczną jeździć i wtedy oni postawią ceny, po ile się wozi mąkę do sklepu czy bułki do sklepu. Jeżeli nasze państwo nie zadba o własnych przedsiębiorców, to tak się stanie.

Co wpłynęło dalej na naszą konkurencyjność? Opłaty drogowe. Nie dość, że poszły opłaty drogowe o 40%, to nam dołożono 800 km dróg płatnych. Nie mówię, że one nie powinny być płatne. Powinny być płatne, bo droga kosztowała, budowa kosztowała i należy za nią zapłacić, ale mnie się wydaje, że jak wszyscy, to wszyscy, babcia też, niech wszyscy korzystający z dróg płacą za te drogi, a nie tylko transport zarobkowy. Tak nawiasem mówiąc, to my więcej niszczyliśmy tych dróg za granicą niż u siebie w kraju, a poza tym ciężar na 1 cm² takiego TIR-a niewiele się różni od ciężaru całkowitego busa, czy tam samochodu dostawczego, czy jak go tam inaczej nazwać.

Następnie, proszę państwa, płace. Kiedyś ustaliliśmy tę płacę minimalną do ZUS i tak było chyba 4950 zł na pierwszy strzał – „a, idzie inflacja, dobrze”, ale nikt nie przewidział, że sprytni urzędnicy zastosowali tam mechanizm waloryzacji i dziś płacimy kierowcy, musimy mu zapłacić 9400 zł i to takiemu, który jeszcze nic nie umie. Musimy go posadzić z drugim kierowcą i ten drugi kierowca już z nim nie chce jeździć, bo mówi: „Jak mnie pan pośle jeszcze raz z drugim młodym kierowcą, to ja się zwalniam”, bo to są ludzie, którym się wydaje, że posiadli wszystkie wiadomości i są najlepszymi szoferami na drodze, bo przejechał 100 km, a on dziś zrobił prawo jazdy, jutro przyjdzie i chce jeździć TIR-em, bo tak mu dopuszczają polskie przepisy.

Szkolenia. Te szkolenia to jest taka fikcja, że się zastanawiam, czy ktoś tego nie widzi, czy nie chce widzieć. Przecież to się nie szkoli, tylko się kupuje zaświadczenia i na parkingach sprzedają zaświadczenia. Po co nam takie szkolenia? To zlikwidować te szkolenia. One i tak nic nie dają, bo nikt nie chodzi na te szkolenia. Kupuje kwitek, przynosi do firmy, pokazuje i wszyscy o tym wiedzą. Nikt na to nie zwraca uwagi. Najlepiej byłoby, gdyby te szkolenia prowadzili sobie sami przedsiębiorcy. Jak może wyszkolić kierowcę? Ja nie mówię, żeby nie było szkoleń, bo szkolenie jest potrzebne, bo przepisy się zmieniają. Tego, co zdawał prawo jazdy 20 lat temu, jakbym go dziś wyciągnął z tej szoferki i kazał mu zdać drugi raz egzamin, to żaden nie zda, bo to się wszystko zmienia i ich trzeba szkolić. Wchodzą nowe przepisy, nowe zasady. Samochody inaczej się prowadzi, inaczej się nimi kieruje. To jest potrzebne, ale nie w ten sposób. To jest normalna patologia, chyba że w rządzie komuś na tym zależy, żeby to tak trwało. Może ktoś na tym ma jakiś interes, bo ja sobie nie mogę uświadomić, że tak długo to trwa i nikt się za to nie wziął.

Paliwo, opłaty, płace. Uzdrawienie sytuacji tak jak w Hiszpanii. Zawiesili cały VAT. Szanowni państwo, dlaczego Hiszpania może, a Polak nie może? Powiedźcie mi. Nie VAT, tylko akcyzę, przepraszam. Zawiesili akcyzę, zwracają akcyzę i nie płacą akcyzy.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Akcyzę?

Przewodniczący OZPTD w Warszawie Piotr Litwiński:

Proszę?

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Akcyzę?

Przewodniczący OZPTD w Warszawie Piotr Litwiński:

Tak, akcyzę, bo nas interesuje akcyza i opłata paliwowa. To, żeby nam zwrócić, to się z tego zrobi złotówka tam z małymi groszami, ale skoro nam paliwo podróżowało ok. 2 zł, to to jest

bardzo dużo. My tankujemy miliony litrów paliwa. Taki średni przedsiębiorca, który ma 40 aut, to obliczyłem – 5 mln zł rocznie. To jest masa pieniędzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, jest z nami również Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Galicja. Z ramienia tego stowarzyszenia jest pan przewodniczący rady Tomasz Ziaja. Pan chce zabrać głos?

Przewodniczący rady OSPD Galicja Tomasz Ziaja:

Dziękuję. Jestem, ale głosu już nie będę zabierał, ponieważ wszystko zostało powiedziane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Już nie. Dobrze. Bardzo dziękuję.

Jest również wiceprezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, pan Grzegorz Chełminiak. Czy pan Chełminiak?

Wiceprezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Grzegorz Chełminiak:

Chełminiak. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Chełminiak, przepraszam.

Wiceprezes KPSPD Grzegorz Chełminiak:

Panie przewodniczący, drodzy państwo, powiem tak, jako praktyk na co dzień uprawiający transport drogowy, to co przedmówcy powiedzieli – zdecydowanie nie będę tu nikogo wyróżniał ani nikomu nie będę przypisywał aureoli – to jest sytuacja krytyczna, diametralnie krytyczna. Panie ministrze, bardzo prosimy o szybką reakcję i wsparcie, jak również pana przewodniczącego. Drodzy państwo, żeby uświadomić ten wolumen tygodniowego wyjazdu pojazdu z bazy, to jest na poziomie ok. 1000 l. Różnica, która została przedstawiona, to jest ok. 1500 zł do 2000 zł. Przy podwójnej obsadzie robi się nam 3000 zł na tym samym samochodzie.

Drodzy państwo, my jesteśmy pod wodą, my nie mamy skąd i od kogo liczyć na pomoc. Jeżeli dotychczas mówiono, że „Rumunia, co to za kraj, kto to jest?”, to zwróćcie uwagę, drodzy państwo, że ten kraj już zareagował 16 marca, wnosząc jako żywo zwrot w kwocie bodajże 75 centów, ale dokładnie chodziło o ok. 20 centów tylko i wyłącznie dla przewoźników drogowych czynnie uprawiających ten zawód przewoźnika drogowego. 6 tys. podmiotów dostało celową pomoc. Czemu my tak długo czekamy? Może to jest jakieś rozwiązanie, jeżeli nie akcyza, jeżeli nie opłata paliwowa, to może w ten sposób bezpośrednio, żeby uratować to, co możemy.

Drodzy państwo, nie będę dalej tutaj szat darł, ale powiem wam tak, przewoźnicy w Polsce dostają za przewóz drogowy za kilometr kwoty rzędu od 5,20 zł do 6,20 zł. Natomiast Autostrada Wolności, która nas uwalnia ze środków finansowych, wiecie, ile kosztuje kilometr przejechany fizycznie? 49 km kosztuje 160 zł. Drodzy państwo, kto rządzi tym krajem? Na litość boską, bo ktoś mówi, że zaraz to przyjmimy.

Przepraszam, bardzo was gorąco proszę, drodzy państwo, nie przyjechałem was tutaj przepraszać, bo wiem, że to nie od was zależy, ale gorąco was o to proszę, żebyście podeszli empatycznie w stosunku do środowiska transportowego. Bardzo gorąco o to proszę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Jako kolejna jest z nami również Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, pan prezes Zdzisław Szczerbaciuk. Czy pan będzie zabierał głos?

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Nie, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Jest też Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych, pan prezes Łukasz Mikosz.

Prezes zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych Łukasz Mikosz:

Bardzo chętnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu ESPT Łukasz Mikosz:

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni parlamentarzyści, drodzy państwo, transport to nie tylko towary, transport to także osoby, a transport osób to turystyka i ta turystyka bez transportu nie istnieje. Transport w turystyce to zarówno ten transport drogowy, o którym dzisiaj rozmawiamy, ale także transport lotniczy i transport lotniczy bez transportu drogowego w turystyce też nie istnieje. Ta obniżka akcyzy, obniżka VAT-u, o których dzisiaj była mowa, nic nie daje. VAT generalnie jest podatkiem od wartości dodanej, który i tak się odliczy, więc jest to gest czysto, tak jak zostało tutaj powiedziane przez przedmówcę, polityczny.

Jakkolwiek politycznie rozumiem, że obniżenie tych cen dla wszystkich jest bardzo polityczne, tak niekoniecznie przełoży się na faktyczny brak wzrostu cen wszystkiego, tak naprawdę co mamy w Polsce na półkach, bo tak jak powiedział pierwszy pan, transport to tak naprawdę jest krwioobieg wszystkiego. Żeby zobrazować, jak te wzrosty paliw, które mamy w tej chwili, przełożą się na turystykę, to przed chwilą dostałem od jednego z organizatorów turystyki informację – pakiet w takich krajach jak Turcja czy Tunezja pójdzie do góry o 60 dolarów na osobie. Do takich krajów jak Egipt to będzie 80 dolarów na osobie przy tych godzinach lotu licząc, 3 godziny – Tunezja i Turcja, 4 godziny – Egipt, ale to nie tylko jest transport lotniczy, który będzie miał problem, tylko także transport drogowy, bo mamy dość dużych organizatorów turystyki, którzy skupiają się na transporcie drogowym. Takie kraje jak Hiszpania, generalnie spora część Europy to jest turystyka autokarowa, dokładnie Francja, Włochy, Grecja, Albania i tutaj te wzrosty cen będą też w granicach 40–50 dolarów na osobie.

Te zniżki, które zostały zaproponowane przez pana premiera, są fajne na rynku krajowym i tutaj przyjazdówka na pewno skorzysta, ale my jeździmy po całym świecie, po całej Europie i tak jak na świat te decyzje wpływu nie mają, tak te decyzje dotyczące kryzysu paliwowego powinny być rozpatrywane na szczeblu europejskim, a nie tylko na szczeblu ustawodawstwa krajowego. Tutaj też w pełni zgadzam się z przedmówcą, że niezrozumiałe jest to, dlaczego siadamy do stołu dopiero na tym etapie i te decyzje nie zostały podjęte już wcześniej, bo tak naprawdę o tym, jak ceny paliw idą do góry nie wiemy od wczoraj. Wiedzieliśmy o tym, można to było przewidzieć już na etapie, kiedy rozpoczął się konflikt w krajach Zatoki Perskiej.

Co jeszcze realnie przekłada się na wzrost w turystyce? W tej chwili dwa największe huby, czyli Doha i Dubaj, zostały zamknięte, więc ci organizatorzy, którzy organizują imprezy turystyczne w tych krajach dalekich, musieli zmienić trasy połączeń, więc automatycznie przekłada się to na dłuższy lot, więc większą konsumpcję paliwa, więc jeszcze większą cenę imprezy turystycznej. Dodatkowo mam informację od tych firm autokarowych, które obsługują branżę przyjazdową do Polski, że przez wzrost kosztów transportu tak naprawdę przyjazdówka z krajów azjatyckich spadła do zera. Te autokary w tym momencie stoją, ci przewoźnicy nie jeżdżą. Chcąc pojeździć z turystą krajowym przy tych cenach paliwa, które mamy w tej chwili, niestety nie będzie to miało racji bytu ze względu na poziom cen.

W tej sprawie my jako organizacja skierowaliśmy zarówno pismo do premiera, dlatego że pan premier jest tutaj tą osobą, która tak naprawdę powinna spać to i na gruncie krajowym, i na gruncie zagranicznym, i do Ministerstwa Infrastruktury. Złożyliśmy też wniosek zarówno do Komisji Infrastruktury, Komisji Gospodarki i Rozwoju i Komisji Kultury Fizycznej i Sportu, bo uważamy, że te trzy komisje tak naprawdę powinny rozpatrzyć kwestie wpływu wzrostu cen paliw na branżę turystyczną, bo kończąc już moją przydługą wypowiedź, te rozwiązania, które powinny się pojawić, powinny być systemowe, ale też wspólnotowe i wycelowane tak, żeby ta pomoc trafiła faktycznie do przedsiębiorców, którzy zajmują się transportem, czy to towarowym, czy to osobowym, a nie rozmyła się, trafiając, bardzo przepraszam za to wyrażenie, do mas, bo tak naprawdę ta różnica w cenie paliwa przez szarego Kowalskiego jakoś tam zostanie może zauważona, ale nie do końca, a gdyby te same środki skierować na transport osób i transport towarów, to na pewno by się to w znaczącym stopniu przełożyło na ceny towarów i usług, czyli te nasze koszty codzienne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest z nami także Polska Izba Przemysłu Chemicznego, pani Aleksandra Sutryk. Czy pani chce zabrać głos? Nie widzę. Nie ma pani Aleksandry. Również jest z nami Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, pan Tomasz Olszówka. Bardzo proszę.

Dyrektor Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Biurze Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców Tomasz Olszówka:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zjawisko nagłych, skokowych wzrostów cen paliwa ma różne przyczyny, natomiast co do zasady dwie wspólne cechy: raz – bardzo dolegliwe skutki i bardzo szeroki zakres ich oddziaływania, a druga rzecz – ma charakter nawracający. To nie jest pierwsza dyskusja, jaką w ciągu ostatnich lat na ten temat toczyliśmy i dlatego naszym zdaniem warto jest rozważyć wprowadzenie całego pakietu rozwiązań, po które w takich sytuacjach można sięgać.

Na szczęście zostają wprowadzane pewne rozwiązania, o których pan przewodniczący mówił na wstępie, natomiast warto mieć także inne rozwiązania w zanadru, ponieważ dzisiaj rozmawiamy tylko o cenie paliwa, na szczęście nie rozmawiamy o problemie jego dostępności, a warto być przygotowanym na takie ewentualności, bo celem jest to, abyśmy utrzymali stabilność – stabilność branży, stabilność gospodarki, ale także w konsekwencji stabilność państwa, a tak jak zostało to już wcześniej przytoczone, jesteśmy 20. gospodarką świata i musimy dbać o naszą stabilność.

Branża transportu drogowego szczególnie zmagą się z problemem płynności i musi tę płynność z jednej strony utrzymywać, ponieważ to także przekłada się na łańcuch dostaw, a to jest bardzo istotne w kontekście całej gospodarki. Z tego powodu chciałbym się zwrócić z pytaniem do przedstawicieli ministra finansów i gospodarki i Ministerstwa Finansów, jakie są szanse albo problemy i przeciwwskazania, aby wprowadzić przynajmniej czasowy, częściowy zwrot części akcyzy zawartej w cenie paliwa, rozważenie ewentualnie zwrotu innych opłat, na przykład opłaty paliwowej. Do przedstawicieli Ministra Infrastruktury natomiast chciałbym się zwrócić z pytaniem, jakie są szanse na to, aby czasowo można było zwrócić przedsiębiorcom branży transportu na przykład kwoty opłat wniesionych za korzystanie z płatnych dróg krajowych.

Warto także pamiętać, aby te narzędzia pomocowe, które są wdrażane, nie były ujmowane jako pomoc de minimis, ponieważ wtedy może być ograniczony zasięg korzystania z nich. To wszystko jest o tyle istotne, że tak jak wspomniałem, głównym celem jest utrzymanie stabilności branży, co przełoży się na utrzymanie stabilności gospodarki i całego państwa. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, mam jedno bardzo precyzyjne pytanie do pana ministra Bukowca. Tutaj przed chwilą wysłuchaliśmy opinii środowiska przewoźników transportu międzynarodowego i nie tylko. Mieliśmy tutaj minutową wypowiedź wiceministra finansów, pana Nenemana, na okoliczność złożenia przez rząd projektu pilnej ustawy obniżającej wysokość akcyzy oraz wysokość stawki podatku VAT. Natomiast ze swojej strony chciałbym zapytać ministra infrastruktury, jakie w tym kontekście tego konkretnego projektu było stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i z jakimi propozycjami dotyczącymi tej regulacji dodatkowo występowało ministerstwo, jeśli w ogóle, czy mówiąc w języku bardziej potocznym – czy w stosunku do tego przedłożenia, które jak usłyszeliśmy, miał prezentować, czy zaprezentował jakąś chwilkę temu premier Donald Tusk, czy państwo również rekomendowali w kontekście branży transportowej, czy choćby nadzoru właścicielskiego nad takim podmiotem jak Polskie Linie Lotnicze LOT innych dodatkowych rozwiązań. Mówię tutaj o stronie czysto formalnej, legislacyjnej i prosiłbym po prostu o przesłanie do sekretariatu Komisji Infrastruktury tego stanowiska resortu infrastruktury, które zostało złożone w ramach konsultacji międzyministerialnych w zakresie tego przedłożenia, które dzisiaj wejdzie do Sejmu.

I pytanie drugie, czy pan minister może nam powiedzieć tutaj kilka zdań dotyczących sytuacji, jaka się dynamicznie kształtuje na rynkach światowych, jeśli chodzi o kwestie przewoźników lotniczych i jak wpływa ta sytuacja dzisiaj, tu i teraz, na rynku paliwowym, jeśli chodzi o paliwo lotnicze, na ewentualne cięcia siatki w okresie wiosenno-letnim Polskich Linii Lotniczych. Mówię tutaj przede wszystkim o tych destynacjach międzynarodowych, które są na przykład

z punktu widzenia biznesowego najbardziej opłacalne, w szczególności mówię tutaj o połączeniach ze Stanami Zjednoczonymi, z Azją, czyli Japonią, Seulem, Singapurem. Czy państwo prowadzicie dialog z zarządem Polskich Linii Lotniczych LOT na kanwie tego kryzysu, który się rozwija w sposób dynamiczny od miesiąca?

Do nas też jako do posłów dochodzą takie najbardziej elementarne choćby informacje o tym, iż w tych mniejszych sieciach, mówię tutaj o stacjach paliw, które nie mają podpisanych umów długoterminowych z Orlenem, oferta dzisiaj, oferta hurtowa na przykład Orlenu dostaw paliwa dla tych mniejszych sieci przekracza dzisiaj cenę detaliczną. To jest też, powiedziałbym, pewna nowość, pewne zjawisko, które nigdy, przynajmniej jak sięgam pamięcią, nie miało miejsca. Myślę, że należy spuentować to pewnym takim wnioskiem, że możemy za chwilę stanąć się przed największym kryzysem na rynku na rynku paliwowym, jaki obserwowaliśmy – oby to jak najszybciej się zmieniło – ale jaki nigdy nie zaistniał w naszym w naszym życiu po prostu, bo nie mamy tutaj punktu odniesienia, chyba że cofniemy się do kryzysu z 1973 r., ale to jest zupełnie inna historia, która jest za nami.

Raz jeszcze zadaję precyzyjne pytanie, czy w stosunku do tych propozycji zmian w stawce podatku VAT w akcyzie, czy Ministerstwo Infrastruktury rekomendowało Ministerstwu Finansów z pozycji resortu nadzorującego choćby LOT, czy współpracującego z sektorem transportu międzynarodowego, z branżą transportową, z transportem publicznym, jakiegokolwiek inne dodatkowe rozwiązania, które byłyby, można powiedzieć, wprost pewną protezą, wsparciem czy pomocą publiczną na okres określony w czasie tych najbliższych tygodni czy miesięcy kryzysu na rynku światowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Czy któryś z państwa posłów pragnie zabrać głos w tej części debaty?

Poseł Rafał Weber (PiS):

W drugiej części.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan poseł Weber chce zabrać głos. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

W drugiej części.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale ja nie przewiduję drugiej części debaty, tak że jeżeli pan poseł chce zabrać głos, to bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, panie ministrze, panie i panowie posłowie, przedstawiciele branży transportu drogowego, zgodnie z tytułem posiedzenia omawiamy sytuację związaną z możliwościami wsparcia branży transportu drogowego w związku z sytuacją geopolityczną i takim bezpośrednim odniesieniem się do kryzysu paliwowego, który od blisko 4 tygodni ma miejsce. Wspomnę tylko krótko, że historycznie to drugie tego typu zjawisko, które wystąpiło w ostatnich latach. Pierwsze to przełom roku 2021–2022 i wtedy oczywiście efekt działań Władimira Putina. Wówczas chyba jako pierwszy, spośród państw Unii Europejskiej, polski rząd zareagował i tak sprawdzam archiwum swoich informacji – dokładnie 20 grudnia 2021 r. obniżył akcyzę, co jest takim jednym z elementów wsparcia branży transportu drogowego, jeżeli chodzi o obniżenie kosztów działania. Ta obniżka trwała do 31 maja 2022 r., wtedy te ceny paliw po prostu zostały ustabilizowane, tak że tutaj prędkość reakcji też ma znaczenie, a w przypadku tego zjawiska tej prędkości reakcji zbyt szybkiej nie ma.

Mówicie państwo, słusznie wskazując, że inne państwa na przestrzeni ostatnich 4 tygodni podejmowały tego typu decyzje, wymieniając z nazwy poszczególne państwa, tak po prostu jest. Natomiast u nas to działanie ma zostać wprowadzone prawie po 4 tygodniach. Pierwsze pytanie, które ciśnie się na usta, na jak długo. Czy wiemy, na jak długo obniżka akcyzy zostanie wprowadzona? Wiemy, że Rada Ministrów ma być dzisiaj wieczorem, później ten projekt ma zostać przesłany do Sejmu.

My już 2 tygodnie temu podkreślaliśmy gotowość takiej ekstraordynaryjnej pracy nad projektami związanymi z ulżeniem kierowcom, jeżeli chodzi o ceny paliw, zresztą sami taki projekt

jako Prawo i Sprawiedliwość, na wzór tych projektów, które wprowadziliśmy kilka lat temu, zaproponowaliśmy. Reakcja nastąpiła później, tak że pierwsze pytanie do pana ministra, czy wie, na jaki okres akcyza – bo tu rozmawiamy o akcyzie, VAT ma co najwyżej charakter neutralny dla transportowców drogowych, dlatego pytam o akcyzę – na jaki okres akcyza zostanie obniżona.

Drugi temat, on też przewijał się z wypowiedzi państwa przewoźników, to szersze zagadnienia związane z funkcjonowaniem branży. Tutaj szczególnie te niepokojące informacje przedstawione przez pana prezesa Wrońskiego, związane z takimi niezrozumiałymi interpretacjami na niekorzyść, jak rozumiem, branży transportu drogowego, które są stosowane przez Biuro Spraw Międzynarodowych Inspekcji Transportu Drogowego. O to wyjaśnienie również resort infrastruktury prosimy, co się w tej sferze zadziało. Z tego, co mówił pan prezes, zmienił się dyrektor tego biura, ale przepisy prawa już nie. To skąd ta nagła zmiana postawy, która, jeszcze raz podkreślę, jest postawą na niekorzyść przedsiębiorcy? Niby rok 2025 upłynął pod znakiem deregulacji, podkreślam słowo „niby”, a tutaj mamy konkretne działania agend rządowych, które stoją w poprzek tym deklaracjom, tak że z mojej strony w tej chwili dwa pytania. Po pierwsze, na jaki czas zostanie obniżona akcyza? A drugie pytanie, dlaczego Biuro Spraw Międzynarodowych w ramach Inspekcji Transportu Drogowego zmieniło swoją postawę, jeżeli chodzi o obsługę naszych transportowców? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czy ktoś z państwa posłów pragnie zabrać głos? Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, w nawiązaniu do słów, które padły tutaj w części rozpoczynającej nasze dzisiejsze posiedzenie, odnoszących się do konferencji prasowej pana premiera Donalda Tuska, również chciałem potwierdzić, że bardzo się cieszę, że pan premier Donald Tusk i rząd zrozumieli potrzebę podjęcia działań, których celem będzie obniżenie cen paliw w Polsce, bo wszyscy tymi wysokimi cenami albo skutkami tych podwyżek jesteśmy uderzeni, uderzeni tym rykoszetem i odbierają te podwyżki, nie tylko państwo w przedsiębiorstwach transportu samochodowego, ale wszyscy klienci towarów, które państwo ekspediujecie i przewożycie, również to odbierają.

Cieszę się, ale też szkoda, że tak późno, bo w pierwszej dekadzie marca pan profesor Przemysław Czarnek w imieniu Prawa i Sprawiedliwości złożył właśnie projekt ustawy, o czym mówił tutaj pan minister Rafał Weber, i tam padały właśnie, tam zapisane są te propozycje dotyczące obniżenia podatku VAT z 23% do 8% i obniżki akcyzy na paliwo mniej więcej o 9-10%. Dobrze, że tak się dzieje i to powinno wszystko, co towarzyszy tej procedurze, powinno być podjęte wręcz już teraz, natychmiast, bo każdy dzień to jest już za późno. To jest już za późno.

Natomiast tytuł i temat dzisiejszego posiedzenia Komisji, moim zdaniem, nie powinny ograniczać się li tylko i wyłącznie do cen paliw, ale także powinien wyjść szerzej, a mianowicie powinien dotyczyć też tych skutków decyzji podejmowanych z zewnątrz naszego państwa. Mam tutaj na myśli Komisję Europejską i Unię Europejską i tutaj pragnąłbym wrócić do naszej debaty ze stycznia 2024 r. nad skutkami umowy Ukraina – Unia Europejska. Jeżeli państwo pozwolicie, to kieruję pytania do pana ministra Bukowca w kontekście informacji, które padały tutaj na posiedzeniu Komisji właśnie w miesiącu styczniu 2024 r. i zapewnien, że skończy się ta niestety, ale nieskuteczność poprzedniego rządu, mam tutaj na myśli rząd, w którym miałem zaszczyt pełnić funkcję ministra infrastruktury, że w przeciągu paru miesięcy sytuacja zostanie naprawiona, a Bruksela zmieni zdanie.

Tutaj widzę w informacji złożonej przez odpowiedzialnego wiceministra, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana wiceministra Gontarza, takie optymistyczne informacje, że oto pan minister infrastruktury bardzo skutecznie podejmuje nie tylko dialog z samą Komisją Europejską, nie tylko dialog z urzędnikami Brukseli, ale szczególnie dialog z ministrami państw, które też odczuwają skutki umowy Ukraina – Unia Europejska. To ponoć według pana ministra Gontarza, odsyłam państwa do protokołu z posiedzenia komisji ze stycznia 2024 r., według pana ministra Gontarza bardzo owocne rozmowy z Skuodisem, z ministrem transportu Litwy, z ministrem transportu Republiki Federalnej Niemiec, chyba też ministrem Słowacji.

Teraz tak, ponieważ my przez ostatnie 2 lata praktycznie rzecz biorąc nie mieliśmy okazji na ten temat rozmawiać, proszę o informację, na ile państwa starania zmieniły zapisy tej umowy, albo też kolejne pytanie – dlaczego musimy czekać do marca 2027 r., żeby wreszcie skończyć z tą procedurą ponawiania umowy Unia Europejska – Ukraina, bo według zapewnien z początku

2024 r. albo te umowy powinny być bardzo głęboko zmodyfikowane, tak ażeby sektor transportu samochodowego w Unii Europejskiej nie cierpiał, tak jak niestety było to efektem podpisanej umowy Unia Europejska – Ukraina, albo w ogóle tej umowy miało nie być.

Pytanie więc dotyczy działań i skutków działań Ministerstwa Infrastruktury, bo przecież pamiętamy, jakie wówczas padały opinie ważnych skądinąd polityków, których głos się w tamtym czasie liczył. Zacytuję jednego z nich. To są słowa wypowiedziane na tym bodajże 11. czy 12. posiedzeniu Komisji Infrastruktury od początku kadencji. „Czy Komisja (w domyśle Europejska) rozumie problem? Takie również było pytanie, według mnie, w tylu miejscach na poziomie formatu krajowego, ale też międzynarodowego, w których problem polskich przewoźników został podniesiony z należytym szacunkiem, standardem i kulturą dialogu międzynarodowego, bo trzeba to tak nazwać. W mojej ocenie w ostatnich miesiącach Polska zamknęła się na jakimkolwiek dialog ze stroną międzynarodową, europejską. Nawet dzisiaj na tej sali wybrzmiewało to, że wszystko, co złego się wydarzyło to wina Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej. Jak się z Unią Europejską i z Komisją Europejską nie rozmawia, nie wysyła się żadnych sygnałów, twierdzi się – tutaj cytuję bardzo dokładnie – że samemu jest się gospodarzem we własnym domu i można tam wszystko, jak się chce, a nawet decydować w Polsce o tym, co dzieje się w Ukrainie, to niestety takie są tego efekty”. Wobec tych słów wypowiedzianych w styczniu 2024 r. mam pytanie, jakie są zmiany w umowie Unia Europejska – Ukraina w stosunku do jej pierwotnego brzmienia na koniec 2023 r. i dlaczego ta umowa obowiązuje do 2027 r., do marca? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czy ktoś z państwa posłów na tym etapie chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę.

Dostałem też sygnał od pana zgłoszonego przez klub Konfederacja. Tak? Poinformowałem pana, w jaki sposób trwa czy przebiega ta procedura. Natomiast, proszę bardzo, udzielię panu głosu.

Prezes NFPT Piotr Krzyżankiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę się przedstawić.

Prezes NFPT Piotr Krzyżankiewicz:

Moje nazwisko Piotr Krzyżankiewicz, jestem prezesem Niezależnego Forum Pracodawców Transportu i członkiem Konfederacji. Szanowni państwo, państwo posłowie, członkowie tutaj tej Komisji i goście, uważam, że największym impulsem, który może spowodować poprawę w branży transportu drogowego, jest również obniżenie kosztów pracy, które są w tej chwili nieporównywalnie wyższe niż dla innych krajów Unii Europejskiej, które z nami konkurują. Biorąc przy okazji aspekt obniżenia, próby obniżenia cen paliw, warto też zauważyć to, o czym tutaj mój przedmówca mówił, czyli o umowie Ukraina – Unia Europejska, gdzie Ukraińcy wjeżdżają w pełni zatankowanymi samochodami i wykonują operacje transportowe po dużo niższych kosztach niż mogą to wykonać polscy przewoźnicy.

Jeśli chodzi o obniżenie kosztów pracy, był gotowy projekt, który w zasadzie od samego początku kadencji, czyli od ponad 2 lat, leży na stole, to jest projekt UD18 i ten projekt jest w zasadzie w tej chwili strzępem tego, co było pierwotnie założone. Między innymi w tym projekcie było właśnie obniżenie. Już w tamtym czasie branża transportowa, kiedy to już to było w zamyśle, branża transportowa przechodziła ogromny kryzys. W tej chwili ten kryzys to już jest w zasadzie pogłębienie czegoś, co było dotychczas i tam m.in. był pomysł przynajmniej czasowego obniżenia kosztów pracy. Uważam, że w obecnej sytuacji jest wymagane takie bardzo gwałtowne działanie, co widać w obecnej sytuacji, państwo jesteście w stanie szybko przeprowadzić projekt przez Sejm, czyli m.in. tę ustawę, która ma obniżyć VAT itd., która ma pomóc i być takim bodźcem do tego, żeby tę sytuację uzdrowić, więc uważam, że w takim pakiecie można byłoby pokusić się o to, żeby przynajmniej obniżyć koszty pracy dla branży transportowej.

To co powiedział prezes Wroński, to jest ogromna prawda. Jeszcze, kiedy rozmawialiśmy o projekcie UD18, strona niemiecka była troszeczkę droższa niż polska. W tej chwili, po tych kilku wzrostach średniej krajowej, polscy przewoźnicy płacą wyższe składki niż płacą przewoźnicy niemieccy. Nie ma tutaj żadnej proporcji, dlatego że na przykład pracownik zatrudniony na pół etatu w obecnych realiach zarobkowych Unii Europejskiej, który jeśli pracuje na pół etatu, to jest potrzebnych dwóch takich pracowników na jedną jednostkę transportową,

żeby ją obsadzić przez miesiąc, to pracodawca jest podwójnie obciążony kosztami pracy w relacji do przewoźników niemieckich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Więcej zgłoszeń nie zanotowałem. Pozwolę jeszcze zabrać głos panu prezesowi Janowi Buczekowi, który chciał dopowiedzieć dwa słowa. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Tak, ponieważ ograniczyłem tylko i wyłącznie swoją wypowiedź do zagadnień związanych z tą fatalną sytuacją w branży wynikającą z gwałtownych podwyżek paliwa, natomiast skoro jest też szansa poruszyć inne tematy, to bardzo chciałbym też skorzystać z tej okazji.

Na początku chciałbym zwrócić uwagę na to – to tak do moich kolegów – bo rzeczywiście VAT absolutnie nie ma najmniejszego wpływu, jest neutralny, można powiedzieć, dla działalności gospodarczej, natomiast ma wpływ dla zwykłych obywateli i wydaje mi się, że jeżeli doszło do tej obniżki VAT-u, to nie powinniśmy też krytykować tego działania, ponieważ zwykli obywatele również zostali dotknięci tymi podwyżkami cen paliw, a innych instrumentów, z których mogliby skorzystać, nie posiadają, więc dobre i to, że rząd tę obniżkę zastosował.

Natomiast podkreślić należy tutaj naszą z kolei sytuację, że skoro my, tak ważna gospodarczo gałąź naszej gospodarki, stoimy na skraju, można powiedzieć, totalnej zapaści, to należy natychmiast uruchomić cały szereg działań w różnych obszarach, również i w obszarze obniżek innych kosztów, tak jak tutaj przedmówca powiedział, jak najszybciej. Dlatego ponawiam ten apel, żeby wrócić do dialogu na wysokim poziomie kompetencji przedstawicieli władzy, żeby można było jak najszybciej sformułować jakąś ustawę, tak jak to kiedyś miało miejsce, kryzysową i kilka newralgicznych i dokuczliwych dla naszej branży punktów, gdzie można od ręki je skorygować, usunąć bariery czy wręcz zmienić prawo.

Natomiast chciałbym również zwrócić uwagę na pewien fakt, że w 2023 r., w maju, z zupełnie niezrozumiałych powodów dla nas przedsiębiorców zajmujących się wykonywaniem przewozów do państw WNP, nasz rząd rozpoczął działania takie zaczepne, takie wywołujące konfrontacje z naszym sąsiadem na wschodzie, z państwem Białorusią. Najpierw zamknęliśmy jedno przejście graniczne, co było oczywiste, bo to wiązało się z atakiem na to przejście przez migrantów, ale kiedy już to zagrożenie ustąpiło, można było otworzyć to przejście, jednakże tego nie dokonano. Zamknięto drugie przejście, w wyniku czego władza białoruska zabroniła nam wykonywania przejazdu przez inne przejścia niż polsko-białoruskie, czyli przez jedno istniejące i przez to wąskie gardło niestety cały potok ładunków, które my wówczas eksploatowaliśmy, obsługiwaliśmy, się nie zmieściło. Poszły...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezesie, ja panu niestety muszę przerwać, ponieważ sądziłem, że to będzie taka zwięzła wypowiedź, a pan minister niestety z uwagi na inne obowiązki będzie musiał nas opuścić, więc...

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Tak, rozumiem. Panie przewodniczący, to jeszcze tylko jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, jeszcze jedno zdanie.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Jedno zdanie, które chciałbym jako wyborca i obywatel wyrazić. Przyglądamy się zachowaniu naszych wysokich przedstawicieli, parlamentarzystów, którzy wpadają tutaj i wypadają, podpisują listę i wychodzą. Uważam, że dobrym zwyczajem byłoby listę zarówno na początku, jak i na końcu posiedzenia wyłożyć i tylko ci, którzy autentycznie uczestniczą, powinni być honorowani tutaj za udział w tym posiedzeniu. Przepraszam, że to... Wydawało mi się, że nigdy nie będę musiał takiego apelu zgłosić, ale to jest żenujące. Wpada poseł, wygląda na bardzo zmęczonego po nocy, wychodzi. To tak nie może być. My mamy naprawdę poważne problemy i wielką potrzebę poważnej debaty, a nie chcemy być tylko takim ciałem, wobec którego pozoruje się aktywność. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezesie, pani posłanka Oliwiecka ad vocem, bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Panie prezesie, naprawdę rozumiem państwa sytuację, że jest trudna, ale naprawdę proszę nie obrażać posłów i posłanek. Ja nie wiem i pan też nie wie, kto lekceważy obowiązki, a kto w tym czasie, tak jak ja, ma dwie inne komisje, na których mnie nie ma. Ja wybrałam tę Komisję, jestem tutaj, ale na innej komisji ktoś może mnie obsmarować, tak jak pan obsmarowuje w tej chwili innych posłów. Dopóki pan nie zna realnego planu pracy innych posłów, to naprawdę takie argumenty i takie przytyki nie służą dobrej współpracy. Naprawdę chcielibyśmy również jako posłowie mieć inny komfort pracy, ale takiego nie mamy. Ja nie będę oceniać posłów, którzy wchodzi i wychodzi, bo nie wiem, jakie mają inne obowiązki w tym czasie, a naprawdę jest ich dużo, więc proszę, pracujmy w takim gronie, w jakim jesteśmy. Posłowie też odsłuchują czasami komisje, czasami rozmawiają z osobami, które były obecne i na tym się skupmy, co możemy razem zrobić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Bardzo przepraszam panią poseł, bardzo przepraszam i mam nadzieję, że pani nie jest podpisana na tych dwóch komisjach, w których pani nie uczestniczy, a ja zwracam uwagę na to, że niektórzy wchodzi, podpisują się i wychodzą.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Nie, bo mnie tam nie ma.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Ja tylko dopowiem, panie prezesie, że zwołałem to posiedzenie z własnej inicjatywy, bo rzeczywiście problem narastał. Mam wrażenie, że odpowiedź pana premiera dzisiaj w terminie rozpoczęcia naszej Komisji też mówi o tym, że pracujemy jako koalicja i rząd pracuje też nad rozwiązaniami.

Natomiast pana ministra, oddając głos, zapytam, czy jest w ogóle taka możliwość, żeby z mocy prawa opłaty drogowe, opłaty za użytkowanie dróg przenieść poza kontrakt, bo tutaj padały takie głosy, nie wiem, czy to jest dobre dla branży, ale padały takie głosy, więc pytanie, czy byłaby taka możliwość, żeby opłaty... To mówię też z punktu widzenia efektywności, po to, żeby rzeczywiście przewoźnicy podejmowali decyzje, jadąc po drogach płatnych, w taki sposób, że nie wlicza się to w kontrakt, chociaż nie wiem, czy to wszystkich przewoźników zadowoliliby.

Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ja również przeproszę, ale od pół godziny czekają na mnie marszałkowie w sprawie projektu ustawy o wykluczeniu komunikacyjnym, też bardzo ważnym, jeśli chodzi o sferę społeczną, więc jeśli państwo pozwolą, to po odpowiedzi poproszę dyrektorów, żeby pozostali na sali, będą służyć tutaj wsparciem.

Odniosę się do tych uwag bardzo szerokich, dogłębnych, choć chciałbym rozpocząć od tego, co jest zawarte w tytule – sytuacja geopolityczna, proszę państwa. Sytuacja jest taka, że wiemy doskonale, jaki jest powód nie tylko ceny, ale tego, że nie ma paliwa na rynku. Jeżeli 10% statków w tej chwili przepływa przez cieśninę Ormuz, jeżeli wojna, którą wywołały Stany Zjednoczone i Izrael, miała być tymczasową krótką wojną, a stała się w tej chwili wojną, która nie wiadomo, ile jeszcze będzie trwała, to proszę sobie uzmysłwić, że cały świat jest w podobnej sytuacji.

Cały świat jest w podobnej sytuacji, więc my jako rząd, to co dzisiaj zapowiedział pan premier, staramy się reagować i staramy się działać w ten sposób, żeby tą sytuacją poprawić los wszystkich użytkowników dróg, również państwa przedsiębiorców. Pewnie oczekiwania są wyższe i większe, ale w granicach tych możliwości, które mamy, będziemy to robić, co możemy, tak aby złagodzenie tych skutków było jak najbardziej możliwe.

Jeżeli chodzi o zwrot akcyzy, to później poproszę pana dyrektora z Ministerstwa Finansów, żeby wyjaśnił, bo to nie jest taka prosta historia, jak tutaj było przedstawiane. Są wymogi przepisów unijnych i inne kraje też się muszą do tego stosować. Hiszpania – właśnie przeczytałem, że w Hiszpanii cena 1 l przekroczyła 2 euro. To nie jest też tak, że my jakoś jesteśmy tutaj

w czołówce tych państw, gdzie mamy drogie paliwo, dlatego że trzeba też podkreślić, że Orlen już od dłuższego czasu też różne elementy proponuje.

Pan prezes Wroński mówił o wzroście kosztów pracy. Do tych kosztów pracy odnosił się też pan Krzyżankiewicz. Chciałbym powiedzieć, że wzrost kosztów pracy nastąpił w ramach zmiany przepisów 2 lutego 2022 r., panie ministrze Adamczyk. Wtedy zmieniano wynagrodzenia.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Co pan chce ode mnie?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja tylko przypominam fakty, wynagrodzenie z minimalnego na przeciętne.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Głosowałeś za. Pamiętasz? Byłeś posłem.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Minimalne na przeciętne.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Ale my byliśmy przeciw.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Głosowałeś za.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

I to było...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę nie przeszkadzać panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

I to jest główne źródło problemów, które mają w tej chwili polscy przewoźnicy, proszę państwa. To jest główne źródło problemu, dlatego że koszty pracy w tej chwili są bardzo wysokie. Tutaj racja dla pana Krzyżankiewicza – my pracujemy w ramach UD18 i procedujemy ten przepis. Chcemy, żeby w jakiś sposób złagodzić te przepisy związane z tym, aby choćby włączyć kwestię diet, to znaczy uwolnić od sztywnych mechanizmów w ramach wynagrodzenia. Rozmawiamy z Komisją Europejską w ten sposób, żeby można było to zrobić, również w konsultacjach z Ministerstwem Pracy, Rodziny i Polityki Społecznej. Ten projekt jest już w tej chwili w konsultacjach i po uzgodnieniach, po świętach powinien dalej być procedowany, ale nie chciałbym wchodzić w szczegóły.

Prezes NFPT Piotr Krzyżankiewicz:

Panie ministrze, jedno słowo. Pozwolę tylko jedno słowo wtrącić. Diety tutaj niewiele zmieniają, dlatego że ten mechanizm, który jest, pozwala w jakiś sposób robić ulgę. My mamy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam bardzo, szanowni państwo, bardzo proszę sobie nie udzielać głosu. Panie ministrze, proszę kontynuować. Proszę wyłączyć mikrofon.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Mówię o tym, że to, co możemy zrobić w ramach tego mechanizmu, który został niestety wtedy wprowadzony, żeby ulżyć przedsiębiorcom, polskim przedsiębiorcom, to to będziemy robić. Na ile on będzie możliwy, to czas pokaże.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z rozszerzeniem sieci dróg płatnych i podwyżkę e-TOLL, to proszę państwa, sytuacja jest następująca, jeżeli chodzi o rozszerzenie sieci, to my budując nowe odcinki dróg szybkiego ruchu, w sposób naturalny poszerzamy tę sieć właśnie o system opłat i te wpływy, które są z systemu e-TOLL, trafiają do Krajowego Funduszu Drogowego na budowę i modernizację istniejącej sieci dróg. Dzięki temu możemy realizować taki zakres inwestycji. W tamtym roku 400 km dróg szybkiego ruchu, w tym roku planujemy 300 km, w kolejnym również ok. 300 km, które służą również państwu.

Wiem, pan prezes Litwiński tutaj przedstawił bardzo śmiało stanowisko związane z tym czy to jest sprawiedliwe, czy niesprawiedliwe, czy tylko przewoźnicy powinni płacić. Myślę, że nie na dzisiaj ta dyskusja i nie na ten czas. Natomiast, tak jak wspomniałem, wpływy z tego tytułu idą na budowę nowych dróg i na modernizację tych dróg. Również na rozbudowę o kolejne pasy,

bo to, co robimy na A2, czyli trzeci i czwarty pas, czy na A4 – kolejne pasy, one mają też w dużej części służyć właśnie firmom transportowym, dlatego że natężenie ruchu na tych odcinkach wschód – zachód jest duże i widzimy po prostu to natężenie pojazdów powyżej 3,5 t.

To, co możemy jako resort infrastruktury, to robimy, czyli na przykład to, że udało się pozyskać ze środków KPO 320 mln zł na refinansowanie tachografów. W tej chwili rozszerzamy te środki również na możliwość naboru dla pojazdów między 2,5 i 3,5 t, więc też te pojazdy, które będą od połowy roku musiały mieć tachografy, choć będziemy też wnioskować do Komisji Europejskiej, aby z tego obowiązku się Komisja Europejska wycofała, dlatego że uważamy, że tutaj nie jest to w tej ich sytuacji konieczne...

Umowa Ukraina – Unia. Umowa Ukraina – Unia została podpisana, przypomnę, w 2022 r. i została w 2023 r. po raz pierwszy przedłużona i to jest trudna sytuacja, więc przypomnę też właśnie, bo to podnosił pan przewodniczący Adamczyk. Absolutnie nie zgadzam się ze sformulowaniem, że nic nie robimy w tej sprawie. Akurat nasze zabiegi, ministra Klimczaka i moje na forum unijnym doprowadziły do tego, że po raz ostatni Komisja Europejska zgodziła się przedłużyć tę umowę do marca 2027 r. i zgodziła się również na przeprowadzenie szczegółowej analizy mającej ocenić wpływ tego transportu nie tylko na rynki, na gospodarkę, ale również na kwestie firm transportowych, branży transportowej w danym kraju. Taka analiza już jest realizowana i my tutaj jako resort współpracujemy z firmą, która taką analizę na zlecenie Komisji Europejskiej przeprowadza. Pewnie ta firma będzie w szerszych konsultacjach z branżą na ten temat rozmawiać, z innymi resortami. Chcę również podkreślić, że Polska zajęła stanowisko negatywne, głosowaliśmy przeciwko przedłużeniu tej umowy. Głosowaliśmy przeciwko przedłużeniu tej umowy. Nie zgodziliśmy się na to rozwiązanie. Oczywiście większość była za.

Co do głosu pana prezesa Wrońskiego odnośnie do jakichś skomplikowanych procedur w ramach ITD, do wyjaśnienia jak najbardziej przyjmuję. Jeżeli byłyby jakieś niepotrzebne formy przedłużenia, biurokratyzacji, to absolutnie będziemy tę rzecz wyjaśniać.

Co do kwestii firm koncesyjnych. Za rok na szczęście kończy się umowa na A4, jeśli chodzi o firmę Stalexport. W pozostałych dwóch przypadkach, zarówno w przypadku A2, jak i A1, te umowy jeszcze będą trwały. W tej chwili rozmawiamy z Prokuraturą i z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumenta na temat ewentualnego wzruszenia tych umów. Natomiast one są tak skonstruowane. One są skonstruowane tak w taki sposób, że będzie ciężko je wypowiedzieć. To znaczy każdą można umowę wypowiedzieć. Pytanie – jakie koszty byłyby z tym związane. Tutaj na pewno będzie z tym problem.

Pan poseł Polaczek pytał o paliwo lotnicze. To tutaj odpowiedź pisemna, bo w tej chwili nie jestem w stanie odpowiedzieć. Jeżeli chodzi o stanowisko Ministerstwa Infrastruktury, to ono będzie dzisiaj, o godz. 18:00 jest planowane posiedzenie Rady Ministrów. Pan minister Klimczak będzie przedkładał Radzie Ministrów stanowisko na ten temat.

Pan poseł Weber mówił o obniżce akcyzy i wiązał to z wybuchem wojny. To nie bardzo w faktach ma miejsce, bo wybuch wojny był 24 lutego 2022 r., a jeżeli to było w grudniu 2021 r., to było to związane z COVID, więc to było w ramach tzw. pakietu antyinflacyjnego. Trudno, żebyście państwo 3 miesiące przed wybuchem wojny wiedzieli, że wojna wybuchnie i wprowadzali obniżkę akcyzy. To była tarcza antyinflacyjna związana z COVID, a COVID wtedy już trwał od marca 2020 r., więc ta reakcja nie była taka szybka, bo trwała 1,5 roku. Na jaki okres akcyza? Dzisiaj będzie ta decyzja podjęta. Nie jestem w stanie w tej chwili odpowiedzieć.

Jeszcze co do spraw, które zostały podnoszone, proszę państwa, panie przewodniczący może teraz oddam głos panu dyrektorowi z Ministerstwa Finansów, który wyjaśni te sprawy i kwestie zwrotu akcyzy. Chciałbym podkreślić jedną rzecz, proszę państwa, jesteśmy jako resort infrastruktury w stałym kontakcie z państwem. Jeżeli jest tylko jakaś kwestia do wyjaśnienia, to wiecie doskonale, że tutaj jest współpraca. Oczywiście czasem są trudne tematy i niełatwo jest je rozwiązać, ale również może taki drobny przykład, że na prośbę jednej z organizacji przewoźników, której przewoźnicy mieli w tej chwili zablokowane naczepy na terenie Białorusi, skierowałem pismo do generała Bagana, szefa Straży Granicznej i do Ministerstwa Finansów, do pana ministra Łobody, aby w sytuacjach, gdy te pojazdy będą wracać i nie będą miały z racji wiadomych przyczyn na przykład aktualnych badań, przeglądów technicznych, to żeby zgodnie z przepisami odpowiednie służby mogły tutaj zastosować przepisy, które będą umożliwiały im przejazd, tak żeby ci przewoźnicy uzupełnili ten obowiązek później.

Natomiast co do samej Białorusi, to tutaj nie jest taka sprawa zerojedynkowa, jeśli chodzi o zamykanie przejść granicznych, bo to, że zamknęliśmy to przejście graniczne w ramach

sankcji, tutaj jasna sprawa, że państwo przewoźnicy na tym macie straty, to cały czas jest atak hybrydowy. Cały czas mamy ataki dronów, tzw. dronów wywiadowczych. Są również balony przemytnicze, które destabilizują sytuację na granicy. One w większym stopniu destabilizują sytuację na Litwie, gdzie zagrażają lotnisku w Wilnie, ale również te balony przemytnicze, które startują ewidentnie z obszarów wojskowych, stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa. Ta sytuacja nie jest spokojna, więc stąd te działania rządu, aby tę sytuację wyjaśnić.

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, to przekażę głos panu dyrektorowi. Przepraszam, naprawdę już blisko godzinę czekają na mnie marszałkowie, więc pozwolą państwo, że podziękuję. Państwo dyrektorzy są do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie ministrze.

Pan dyrektor Jacek Józwik, tak? Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów Jacek Józwik:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, krótko się odniosę. Potwierdzam, bo tutaj w dyskusji już w dniu dzisiejszym te informacje się pojawiały, że minimum unijne na opodatkowanie akcyzą oleju napędowego to jest 330 euro za 1000 l. Aktualna stawka akcyzy w Polsce jest niższa niż minimum unijne, natomiast mamy też opłatę paliwową i łącznie, jak zsumujemy akcyzę z opłatą paliwową, a jest jeszcze opłata emisyjna, to wychodzimy ponad to minimum i potwierdzam, że jest tutaj przestrzeń do obniżenia stawek, o czym zresztą tutaj wcześniej pan minister Neneman wspominał i to...

Przewodniczący OZPTD w Warszawie Piotr Litwiński:

O ile?

Zastępca dyrektora departamentu MF Jacek Józwik:

...to jest kwestia 20–20 kilku gr, bo to się do tego sprowadza, bo po prostu w ten sposób zejście do minimum... Po prostu mamy opodatkowanie na poziomie minimalnie przekraczającym minimum unijne i ta sytuacja ma miejsce od lat. Stawki akcyzy w Polsce są wyrażane kwotowo i one nie są i nie były zmieniane od ok. 20 lat.

Wszyscy doskonale wiemy, jak wygląda sytuacja. Zresztą lustrzanym odbiciem tej sytuacji były postulaty branży, na przykład badań technicznych, gdzie tam były też stawki zamrożone i wszyscy przedstawiali kwestie, jak to wygląda z inflacją itd, bo stawki są niezmienione od 20 lat. Stawki akcyzy w Polsce nie zmieniano od 20 lat i one są wyrażone kwotowo i jesteśmy... Ratuje nas tutaj kurs euro, bo gdyby on był trochę inny, to konieczna byłaby korekta z tego powodu, więc to tak po prostu wygląda.

Co do potencjalnego zwrotu akcyzy dla przedsiębiorców, takie rozwiązanie hipotetycznie jest możliwe, natomiast tutaj mamy sytuację taką, że łączny poziom opodatkowania akcyzą dla przedsiębiorców nie może zejść poniżej minimum unijnego. Jeżeli w innych krajach taki mechanizm jest stosowany, to tym dolnym capem jest poziom unijny. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy ze strony ministerstwa jeszcze jest potrzeba dopowiedzenia? Dziękuję bardzo.

Pan poseł Weber, tak? Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak. Szanowni państwo, chciałem dopytać jednak o te kwestie i akcyzy, i obniżenia VAT-u, ponieważ kilkadziesiąt minut temu była konferencja prasowa premiera, który zapowiedział wdrożenie tego mechanizmu. Rozumiem, że Ministerstwo Finansów pracuje nad tą ustawą. Skoro ma się ona znaleźć na Radzie Ministrów o godz. 18:00, to wiedza co do założeń jest. Jest bez mała godz. 16:00. Prosimy o informację przede wszystkim, na jaki okres nastąpi obniżenie i jednego, i drugiego podatku, i akcyzy, i podatku VAT, i czy ten okres będzie tożsamy dla obu podatków, bo może dojść do sytuacji, że podatek VAT zostanie obniżony na 3 miesiące, a akcyza na 2 miesiące, albo każda inna konfiguracja, tak że panie dyrektorze, prosimy tutaj po prostu o więcej informacji. Myślę, że akurat spotykamy się w takim gronie, dla którego te informacje są kluczowe, jeżeli chodzi o możliwości funkcjonowania.

Jeszcze jedno zdanie komentarza co do wdrożenia pakietu mobilności, tej oczywiście części społecznej, co nastąpiło na początku lutego 2022 r. Odpowiadałem za przygotowanie tej ustawy i produkt finalny, czyli ten projekt, został na samym końcu poparty przez wszystkie stronnictwa polityczne ówczesnego Sejmu, za co bardzo gorąco dziękuję, bo to wdrożenie było minimum minimum tego, co musieliśmy zrobić. Też dziękuję przedsiębiorcom, przedstawicielom stowarzyszeń, z którymi wtedy miałem zaszczyt współpracować. Faktycznie na początku ten pierwotny produkt po prostu był nie do przyjęcia, ale ten produkt finalny, jeszcze raz powtarzam, minimum minimum.

Przypomnę również drugi fakt, fakt z roku 2023, to mniej więcej połowa roku, że po raz pierwszy obniżyliśmy kwestię naliczania wynagrodzenia kierowcom, cofając się o rok, jeżeli chodzi o to średnie wynagrodzenie.

Przewodniczący OZPTD w Warszawie Piotr Litwiński:

Nie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak było, szanowni panowie, łączna obniżka podatku na tym mechanizmie oraz składki ZUS sięgała 900 mln zł. Zresztą ona cały czas sięga 900 mln zł. Tak wynikało z oceny skutków regulacji. Wtedy też to nie było kwestionowane. Pamiętam oczywiście poprawki składane przez ówczesną opozycję, żeby cofnąć się o kolejny rok. My tego nie zrobiliśmy, bo uważaliśmy, że w pierwszym kroku należy dokonać zmian, które na tamten czas były możliwe. Natomiast przez 2 lata tu się nic nie zmieniło.

Jest projekt ustawy UD18. Słyszymy od panów, że on jest okrojony jak salami, że tam w zasadzie jak wyciśniemy – w tej chwili on jeszcze nie wyszedł do nas do Sejmu – to tam tak de facto nie ma zbyt wiele dobrego. W tej chwili, tak mówiąc tym językiem transportowym, może innym środkiem lokomocji, ale jednak ktoś inny ma ten rower i ktoś inny musi pedałowac. My oczywiście nie będziemy oponować, nie będziemy kwestionować. Będziemy do tych wszystkich propozycji podchodzić merytorycznie, ale one muszą nam być przedstawione. Póki co nam przedstawione nie są.

Powiedziałem to, nie skupiałem się na tym w swojej pierwszej wypowiedzi, bo uważałem, że ważniejsze jest to, co tu i teraz i to, jaka jest przyszłość, ale jeżeli z ust pana ministra Bukowca padały takie niesprawiedliwe i nieprawdziwe oceny, to musiałem po prostu tę sytuację wyjaśnić.

Wracam jeszcze raz do pierwszego pytania do pana dyrektora. Jaką wiedzę w tej chwili ma resort finansów, jeżeli chodzi o czasowe obowiązywanie tej obniżonej stawki i akcyzy, i podatku VAT, i czy ten czas będzie tożsamy dla jednego i dla drugiego podatku? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Przewodniczący rady OSPD Galicja Tomasz Ziaja:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, chciałem pewne rzeczy i stwierdzenia doprecyzować, które tutaj dzisiaj padły. Mianowicie wiadomo, że w lutym wzrosły opłaty o 40%.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan przewodniczący Ziaja mówi.

Przewodniczący rady OSPD Galicja Tomasz Ziaja:

Tak, tak, przepraszam. Wzrosły opłaty w tzw. e-TOLL. Prawda? O 40%. Również została rozszerzona sieć dróg o ok. 600 do 800 km. Mniej więcej, nie będziemy się o to sprzeczać. Tylko jedna rzecz mnie niepokoi, a właściwie mam pytanie i prosiłbym o doprecyzowanie tutaj ze strony Ministerstwa Infrastruktury, a mianowicie tutaj pan minister powiedział, że z tego funduszu, który jest, są budowane drogi. Prawda? Teraz pewnie to będzie pytanie retoryczne, na które wszyscy znamy odpowiedź. Chciałem zapytać: Czy na ten fundusz drogowy składają się tylko i wyłącznie przewoźnicy? Jeżeli tak, a prawdopodobnie tak, to dlaczego z tego...

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Katarzyna Kościeszka:

Nie tylko.

Przewodniczący rady OSPD Galicja Tomasz Ziaja:

Przewoźnicy drogowi. To jacy jeszcze?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale proszę...

Przewodniczący rady OSPD Galicja Tomasz Ziaja:

Dobrze, opłata paliwa. To dlaczego w takim razie, z tego co wiemy, dla tych przewoźników i dla przewoźników, z daniny zwrotnej, którą jest rozbudowa dróg, przypada mniejsza kwota niż na drogi kolejowe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan prezes Wroński.

Prezes ZPTiLP Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym wyjaśnić sytuację, skoro wracamy do 2022 r. Jako środowisko zostaliśmy w tamtym czasie postawieni pod ścianą, ponieważ była propozycja opodatkowania 100% pełnego, bez uwzględnienia, że kierowca jest pracownikiem mobilnym, że ma swoje koszty utrzymania i to leżało na stole. Później nam powiedziano, powiedziało nam to Ministerstwo Pracy, Rodziny i Polityki Społecznej, że „ewentualnie możemy wam troszeczkę tutaj się posunąć, jeżeli zaakceptujecie jedyny możliwy model do zaakceptowania przez ówczesne ministerstwo pracy” i to był model pracowników pracujących za granicą, żeby nie tworzyć nowego modelu dla transportu. To nie jest tak, że to my się domagaliśmy z entuzjazmem takiego, a nie innego rozwiązania, tylko byliśmy postawieni pod ścianą, że albo macie hardcorową wersję, albo taki hardcorek troszeczkę mniejszy. To wiadomo było, to jest rzeczą oczywistą, że my chcieliśmy ten hardcorek mniejszy, ale innych opcji na stole nie było, a prace były na tyle zaawansowane, bo ustawa została w ogóle w lipcu nam przedstawiona i chyba mieliśmy 2 tygodnie, kiedy wszyscy byli po prostu na wakacjach...

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

W sierpniu.

Prezes ZPTiLP Maciej Wroński:

...czy nawet w sierpniu, jak tutaj mnie koledzy poprawiają, że to było trochę nie tak. Ale żeby nie wracać do tamtych rzeczy, chcę tylko powiedzieć – od tamtego czasu naprawdę bardzo wiele się zmieniło. Wtedy pensja minimalna, generalnie przeciętne wynagrodzenie w przemyśle było na poziomie 4 tys. zł. To jest dolna granica odliczenia. W tej chwili mamy prawie 10 tys. zł. Pensje i owszem, u nas wzrosły, ale nie aż tak bardzo. W związku z tym jakiegokolwiek w tej chwili manipulacje, czy stawkami diety, czy 60 zł, czy 90 zł, czy inne tego typu zabiegi kosmetyczne powodują, że i tak praktycznie rzecz biorąc nie mamy żadnych odliczeń.

Tymczasem w Niemczech mamy różnego rodzaju dodatki dla pracowników mobilnych. To nie jest podróż służbowa oczywiście, bo ja się tutaj zgadzam, koledzy chcą powrotu do drogi służbowej. Wiem jako prawnik, że nie jest możliwe akurat takie rozwiązanie, ale są możliwe rozwiązania alternatywne, tak jak w Niemczech. Stworzenie takich dodatkowych specjalnych diet, ale nie od podróży służbowej, tylko od tego, że pracownik przebywa poza domem, przebywa za granicą, to są dodatki związane zarówno z kosztami wyżywienia, to są dodatki związane z kosztami noclegu zryczałtowane, to są także dodatki na poziomie dużo wyższym niż u nas w kraju za korzystanie z sanitariatów itd. To pozwala niemieckim przedsiębiorcom zapłacić określoną, oczekiwaną rynkowo przez kierowców kwotę, ponosząc w sumie niższe koszty zarówno ubezpieczenia społecznego, jak i kasy chorych. Ponadto w Niemczech jest dużo wyższa kwota wolna od podatku, zupełnie inaczej są ustawione progi podatkowe. Wskazuję na Niemcy, bo gdybyśmy popatrzyli na Rumunię, na Słowację, na Węgry, na inne państwa, to jeszcze mniej jesteście po prostu konkurencyjni.

To, o co prosimy dzisiaj, to jest zastanowienie się nie na zasadzie, że został uchwalony w 2022 r. jakiś model i on jest już jakimś tam paradygmatem, którego nie można ruszyć. My prosimy, żeby w tej nowej sytuacji popatrzeć, porównać, jakie są rozwiązania po prostu zagraniczne i wprowadzić co najmniej takie, jakie są w najmniej korzystnym innym państwie, bo i tak będzie on korzystniejszy od tego, co mamy w Polsce. Tylko tyle. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Mam tylko takie pytanie testowe. Gdyby na przykład padła propozycja przeniesienia wprost opłat za drogi na faktury końcowe, to czy to spotkałoby się z zainteresowaniem środowiska transportu, czy nie?

Wiceprezes KPSPD Grzegorz Chełminiak:

Tak. Każda decyzja będzie tutaj miarodajna.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

OK, to jest dla mnie ważna informacja. Szanowni państwo, bardzo proszę ministerstwo, nie wiem, czy pani dyrektor, czy pan dyrektor. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Panie przewodniczący, prosilibyśmy o doprecyzowanie dokładnie, co państwo macie na myśli, mówiąc o przeniesieniu dopłaty końcowej, bo dyrektywa wskazuje, podobnie jak dokumenty krajowe, że opłatę ponosi użytkownik korzystający z tej drogi za przebyty dystans, więc trudno byłoby tę opłatę przenieść na jakikolwiek inny podmiot, więc prosimy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie, nie. Pani dyrektor, to my tu rozumiemy, a ja do państwa przyjdę po prostu opisać.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Prosimy o doprecyzowanie konkretnie, jakie państwo pytania...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, tak. Chodziło o to, żeby branża dała jakiś sygnał.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

O wyodrębnienie tej kwoty na fakturze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Chodzi o to, żeby to, że wprowadzamy nowe odcinki dróg do systemu e-TOLL, nie powodowało wzrostów kosztów działalności bez odpowiedniej modyfikacji strony przychodowej. Czyli w naszym interesie, w interesie naszego państwa jest to i tu z całą mocą potwierdzam te błędy, które były, że to nie było od razu po uruchomieniu robione, ale powinniśmy wprowadzać nowe odcinki dróg, dlatego że to przynosi dodatkowe dochody, które możemy przeznaczyć na budowę dróg i to robimy. Natomiast oczywiście rozumiem, że jeżeli państwo podejmuje takie decyzje, to trudno nie zrozumieć wątpliwości przedsiębiorców prowadzących transport drogowy, bo to w oczywisty sposób wpływa na stronę kosztową, a umowy pewnie są tak skonstruowane, że to jest ryzyko po stronie przewoźnika, jeżeli są dodatkowe opłaty za drogę, czyli jeżeli są na przykład długoterminowe umowy i tam jest jakaś stawka skalkulowana, jeżeli odcinek drogi zostanie dodatkowo dołożony do puli e-TOLL, to wiadomo, że będą wyższe koszty przewoźnika, których pewnie nie refakturuje zgodnie z dzisiaj z przepisami, tylko jest to jakoś skwantyfikowane w umowie, więc jest pytanie, ale to już się z panami rozumiemy, a ja do ministerstwa uprzejmie poproszę o przyjęcie.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Skrócenie terminu rozliczenia za usługę do 30 dni również nie wymaga...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak. To znaczy jest ustawa nawet, która przewiduje, ale prawdopodobnie nawet tu przyspieszenie byłoby OK.

Nie wiem, czy do tych innych pytań, czy wątpliwości, które padły, czy ze strony, czy Ministerstwa Infrastruktury, czy Ministerstwa Finansów?

Posel Rafał Weber (PiS):

Pan dyrektor z MF?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, ale panie pośle, proszę nie uprzedzać rządu. To rząd podejmuje decyzje w zakresie ustaw, które zgłasza. W związku z tym...

Posel Rafał Weber (PiS):

Ministerstwo Finansów nic nie wie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Naprawdę apeluję o to, żebyśmy jak już między parlamentarzystami, to przynajmniej, żeby parlamentarzyści szanowali państwa przedstawicieli instytucji, którzy tutaj przychodzą. To naprawdę nie jest w porządku, panie pośle.

Szanowni państwo, wobec tego zamykam dyskusję.

Bardzo dziękuję za udział i bardzo liczną reprezentację środowiska branży transportowej i też dziękuję za konkretną, merytoryczną dyskusję.

Szanowni państwo, mam też taką prośbę, jeżeli są propozycje konkretnych działań, które można podjąć, a mieszczą się w formule, bo nie ukrywam, że zostaliśmy wprowadzeni w ten pakiet mobilności, który jest pochodną przepisów, które wtedy rząd ustalił z instytucjami europejskimi...

Posel Rafał Weber (PiS):

Kłamstwo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...i dzisiaj jesteśmy niejako więźniami tego rozwiązania, to oczywiście jest winą poprzedniego rządu.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Kłamstwo.

Prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek:

Jakie kłamstwo?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Natomiast nie było 8 lat, ale to już ustaliliśmy z panem przewodniczącym. Natomiast gdyby były jakieś propozycje takie, które są realne, w miarę możliwe do wdrożenia, to też bardzo prosiłbym, żeby tutaj do naszego sekretariatu po prostu konkretne takie wnioski skierować. Być może udałoby się to w ramach powiedziałbym jakiegoś procesu legislacyjnego podjąć.

Bardzo dziękuję za tę obecność. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.