

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 9)
z dnia 19 grudnia 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 9)

19 grudnia 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat problemów branży transportowej w szczególności w województwie podlaskim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Stefan Krajewski** sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Artur Czapiewski** p.o. główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Buczek** prezes zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Daniel Kask** prezes zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej, **Karol Rychlik** prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach, **Mirosław Szczepankowski** prezes zarządu Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce, **Władysław Żero** prezes zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia wraz ze współpracownikami, **Sławomir Kostjan** wiceprezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej, **Artur Kalisiak** dyrektor ds. projektów strategicznych Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska oraz **Gerard Skroński** przewodniczący rady Krajowej Sekcji Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami.

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

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki. Witam panów posłów. Witam również przewodniczącego Komisji Infrastruktury, pana posła Mirosława Suchonia. Jeżeli mogę prosić, zapraszam pana przewodniczącego do stołu prezydialnego. Witam zaproszonych gości. Dziękuję za przybycie panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi. Witam pana Artura Czapiewskiego, p.o. głównego inspektora transportu drogowego. Witam pana Tomasza Wyszkwoskiego, podlaskiego wojewódzkiego inspektora transportu drogowego. Witam pana Adama Poleja, specjalistę ds. spraw kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Witam również gości: pana Macieja Wrońskiego, prezesa Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska. Witam pana Artura Kalisiaka, dyrektora ds. projektów strategicznych Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska. Witam pana Gerarda Skrońskiego, przewodniczącego rady Krajowej Sekcji Drogownictwa i Transportu NSZZ „Solidarność”. Witam pana Sławomira Kubere, wiceprzewodniczącego rady KSDiT NSZZ „Solidarność”. Witam pana Tadeusza Kucharskiego, sekretarza rady KSDiT NSZZ „Solidarność”. Witam pana Piotra Litwińskiego, przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego.

Witam pana Adama Łobazę, wiceprezesa OZPTD Galicja. Witam pana Piotra Prudzyńskiego, wiceprzewodniczącego OZPTD. Witam również pana Andrzeja Bogdanowicza, dyrektora generalnego OZPTD. Witam pana Jana Buczkę, prezesa zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, i pana dyrektora Piotra Mikiela. Witam pana Władysława Żero, prezesa zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, i pana Mikołaja Linkiewicza. Witam pana Daniela Kaskę ze Stowarzyszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej. Witam pana Mirosława Szczepankowskiego ze Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. Witam pana Karola Rychlika z OSMPDiS „Podlasie” w Siedlcach. Witam pana Sławomira Kostjana, wiceprezesa Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat problemów w branży transportowej. Dzisiaj chcielibyśmy skupić się w szczególności na problemach branży transportowej w województwie podlaskim. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Na początku oddam głos panu ministrowi. Panie ministrze, proszę o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo członkowie podkomisji, wszyscy szanowni uczestnicy dzisiejszego posiedzenia, temat, który jest dzisiaj poruszany, dotyczy tak naprawdę całej branży polskiego transportu, polskich przewoźników związanych nie tylko z regionem Podlasia, więc pozwolicie państwo, że powiem o wszystkich tematach, które są związane z branżą.

Niewątpliwie na obecne trudne położenie polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego wpływa wiele czynników. Jest to szczególna sytuacja międzynarodowa, jeśli chodzi o sytuację na Wschodzie, ale są to również kwestie związane z sytuacją gospodarczą w Europie, szczególnie w Niemczech. Polska gospodarka i transport są mocno związane z gospodarką niemiecką. Jeśli zaś chodzi o konflikt na Wschodzie, w tym przypadku sankcje nałożone na Rosję i Białoruś i kontrsankcje z tego tytułu spowodowały z jednej strony zamknięcie rynków wschodnich dla polskich przewoźników drogowych, a z drugiej wzmocniły konkurencję ze strony przewoźników ukraińskich.

Kolejny problem i temat, który wpłynął na obecną sytuację polskich przewoźników, to liberalizacja dostępu do unijnego rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Umowa między Unią Europejską a Ukrainą spowodowała, że taka liberalizacja nastąpiła. To również w znaczny sposób wpłynęło na kondycję polskich firm.

Rozwój rodzimej działalności transportowej został ponadto wyhamowany przez dodatkowe wymagania wprowadzone na poziomie UE, m.in. w ramach obowiązującego od 2022 r. Pakietu mobilności, również przez wskazania i decyzje, które mają spowodować ograniczenie emisji CO₂ dla transportu drogowego, oraz przepisy, do zastosowania których zobowiązana jest cała UE.

Jako Ministerstwo Infrastruktury prowadzimy stały dialog z przedstawicielami polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego i aktywnie wspólnie szukamy rozwiązań, które poprawią sytuację polskich przewoźników. Jest poczucie i zgoda co do tego, że polska branża międzynarodowego transportu drogowego potrzebuje generalnych rozwiązań, które pozwolą uzdrowić sytuację i wzmocnić pozycję polskich przewoźników drogowych. Warto w tym miejscu wspomnieć, że na początku grudnia tego roku jako resort spotkaliśmy się z obecnymi na dzisiejszym spotkaniu przedstawicielami przewoźników z terenów województwa podlaskiego i kujawsko-pomorskiego i omówiliśmy najbardziej trapiące problemy dotyczące branży.

W tym zakresie odpowiedzią na apele przedstawicieli branży jest obecnie procedowany projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, tzw. UD18, który będzie zawierał m.in. takie propozycje rozwiązań jak czasowe obniżenie wysokości składki ZUS, urealnienie odpowiedzialności spedytorów i pośredników przy przewozach rzeczy, skrócenie terminów płatności, epizodyczne przepisy w zakresie wynagrodzeń kierowców. Te prace legislacyjne, które będą się rozpoczynać już niebawem, mają taki cel, aby pomóc polskiej branży przewoźników drogowych. Z uwagi na zmiany, które będziemy proponować, projekt będzie przekazany do konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych, również oczywiście przedstawicielom branży transportu drogowego.

Przykładem działań mających na celu wsparcie branży jest również ostatnia nowelizacja ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Przepisy, których autorem był resort infrastruktury, przyspieszyły wprowadzenie nowych obowiązków względem przewoźników zagranicznych spoza UE wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy. Przepisy te miały na celu ochronę polskiej branży transportu przed nieuczciwą konkurencją przez zwiększenie efektywności kontroli tych przewoźników.

Udało się również przyspieszyć wejście w życie elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych w systemie SENT, czyli systemie elektronicznego nadzoru transportu, wobec przewoźników spoza UE i wprowadzić podstawy prawne do strategii kontroli kabotażu wykonywanego w Polsce. Muszę powiedzieć, że po ponad miesiącu działania tego systemu, bo system wszedł w życie 1 listopada, widzimy, jak skuteczne było wprowadzenie i przyspieszenie tych procedur przez Sejm, przez parlament. Myślę, że najwięcej szczegółów i informacji do przekazania będzie miał pan inspektor Artur Czapiewski.

Wśród podjętych i już zrealizowanych przez ministra infrastruktury działań w zakresie ochrony polskich przewoźników przed nierówną i nieuczciwą konkurencją spoza UE warto ponadto wskazać działania takie jak: zainicjowanie zmian w umowie między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów; zapobiegnięcie dalszej liberalizacji przewozów drogowych (tutaj mamy jasne stanowisko i podtrzymujemy brak zgody na zwolnienie ze zwolnień przewozów drogowych na potrzeby własne); zgłoszenie sprzeciwu wobec dodatkowego kontyngentu zezwoleń EKMT dla Ukrainy i Mołdawii na 2025 r. Proszę państwa, trzeba tutaj powiedzieć, że Polska jest w tej chwili jedynym krajem, który sprzeciwia się dodatkowemu kontyngentowi. W ten sposób chronimy polskich przewoźników, nieraz będąc, można powiedzieć, pod ostrzałem innych krajów, które mają inne zdanie na ten temat. Ponieważ jednak jest potrzebna jednomyślność w tej materii, przepisy te są przez nas skutecznie blokowane.

Kolejne działanie to zwiększenie przez głównego inspektora transportu drogowego liczby kontroli przewoźników zagranicznych spoza UE, w tym efektywne monitorowanie stosowania 14. pakietu sankcji UE wobec Rosji i Białorusi i egzekucje zakazu transportu drogowego.

W tym miejscu wspomnę również o wdrożeniu unijnej dyrektywy umożliwiającej polskim przewoźnikom drogowym korzystanie z pojazdów wynajmowanych. Powyższe powinno przełożyć się na zmniejszenie kosztów inwestycyjnych na zakup pojazdów, na elastyczne wykorzystanie taboru i w konsekwencji na zwiększenie konkurencyjności polskiej branży na rynku UE. To jest ostatnia ustawa, która została przyjęta przez parlament. W naszej ocenie ona również przyczyni się – z opóźnieniem – do poprawy sytuacji naszej branży.

W ciągu niespełna roku rządów udało się przeprocedować w Ministerstwie Infrastruktury dwie ustawy korzystne dla branży transportu drogowego i zapewnienia uczciwej konkurencji na rynku. Proszę państwa, nie poprzestajemy na tych projektach. Z determinacją będziemy wzmacniać pozycję polskich przewoźników drogowych.

Na zakończenie chciałbym podkreślić, że jako resort infrastruktury jesteśmy gotowi do współpracy nad konstruktywnymi rozwiązaniami, które przyczynią się do poprawy sytuacji. W interesie polskiej racji stanu jest rozwój polskiej branży i pozostanie branży transportu międzynarodowego liderem w Europie, również liderem na rynku kabotażowym. Jest to rzecz, na którą będziemy starali się wpływać na tyle, na ile jako państwo, jako resort jesteśmy to w stanie zrobić. Czynniki otoczenia gospodarczego, o których wspomniałem wcześniej, są tutaj niewątpliwie determinantą różnych sytuacji w branży.

Wspomniałem o spotkaniu na początku grudnia z przedstawicielami organizacji przewoźników, natomiast jutro o godz. 9.00 odbędzie się spotkanie, na które zaprosiliśmy wszystkie organizacje przewoźników, aby podsumować ten rok i również, aby porozmawiać o problemach, które dotyczą branży, i abyśmy mogli wspólnie wypracowywać rozwiązania, które będą dobre dla rynku przewozów międzynarodowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Teraz oddam głos przewodniczącemu sejmowej Komisji Infrastruktury, panu posłowi Mirosławowi Suchoniowi.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, panowie ministrowie, szanowni państwo prezesi, przewodniczący, temat jest niezwykle ważny. Państwo wiedzą, że nasza

Komisja jest szczególnie uwrażliwiona na rynek transportu drogowego. Trzeba powiedzieć bardzo otwarcie, że sytuacja nie jest prosta. Nie jest prosta z wielu względów. Mamy problemy gospodarcze, nie tylko u nas w kraju, ale także w u naszych najważniejszych partnerów. To oczywiście przełożyło się na masę towarową, która jest transportowana. Być może nie spada ona aż tak dynamicznie, ale także nie rośnie w sytuacji, w której rynek staje się jeszcze bardziej konkurencyjny.

Otoczenie geopolityczne, czyli wojna w Ukrainie, spowodowało reperkusje w naszych relacjach – nazwę to bardzo ogólnie – ze Wschodem, czyli utracenie części rynku zbytu naszych usług transportowych. Wojna spowodowała też reperkusje na rynku wewnętrznym, gdzie doszło do wzmocnienia konkurencji poprzez taką, a nie inną umowę zawartą pomiędzy UE a Ukrainą, która być może na początku była adekwatna i odpowiednia, ale niestety – z jednej strony przez brak monitoringu skutków tej umowy, z drugiej strony przez milczącą postawę przedstawicieli ówczesnego rządu na forach europejskich – to działanie zwielokrotniło się w 2023 r. i, mam wrażenie, nadal trwa.

Mamy więc kryzys związany z rozwojem gospodarczym, mamy kryzys związany z sytuacją geopolityczną. To wszystko w sytuacji, w której jest wielka presja na naszą branżę, która przecież rosła w bardzo dynamiczny sposób, zapewniając dochód dla właścicieli, zapewniając pracę dla pracowników i oczywiście zapewniając wkład w budżet państwa. Trzeba otwarcie powiedzieć, że wszyscy jesteśmy w sytuacji, w której jako przedsiębiorcy, jako pracownicy, jako obywatele korzystaliśmy z tego, że branża rozwijała się bardzo dynamicznie, dochodząc do pozycji dominującej w relacjach wewnętrznych.

Jeżeli przypatrzymy się przewozom wewnątrz UE pomiędzy krajami trzecimi, to zobaczymy, że polskie firmy są bardzo dobrze ulokowane, niemniej jednak kryzys przyczynia się do tego, że pozycja naszych firm staje się coraz słabsza. Pozycja, to już może jest skutek, ale możliwość działania na tym konkurencyjnym rynku staje się coraz trudniejsza. Dzieje się tak ze względu na presję płacową, kosztową przy braku wzrostów na rynku przewozów. Jeżeli nie podejmiemy odpowiednich kroków, kryzys gospodarczy może spowodować, że nasze firmy upadną, zanim doczekają się kolejnych impulsów, które będą powodowały wzrost gospodarczy, co będzie oznaczało, że w miejsce polskich firm wejdą inne firmy z innych krajów: bądź z UE, bądź z państw, które mają ambicje unijne. To jest dla naszej gospodarki bardzo niebezpieczne.

Od razu powiem, że nie mówię tutaj o Ministerstwie Infrastruktury, bo mam wrażenie, że przynajmniej na poziomie kierownictwa ministerstwa jest tutaj zmiana w zakresie postrzegania branży transportowej, natomiast mam poczucie, że nie wszyscy rozumieją, że jeżeli nie uratujemy tej naszej kury znoszącej złote jajka, to za chwilę tych jajek nie będzie miał kto nieść. Jesteśmy w naszych rozmowach bardzo szczerzy, otwarci. To, że na przykład nie udało się doprowadzić do refundacji, a przynajmniej częściowej refundacji zakupu tachografów, podczas gdy na przykład konkurencja ukraińska, turecka i inna nie musi tych tachografów zmieniać, to jest coś, co w oczywisty sposób obciąża urzędników niezdających sobie sprawy z tego, co się dzieje. Nie będę pudrował rzeczywistości. Wszyscy muszą mi wybaczyć, bo od wielu lat rozmawiamy tutaj na ten temat, znamy się, wiemy, na co nas wszystkich stać, natomiast trudno siedzieć spokojnie, gdy niektórzy nie rozumieją zmieniających się warunków, wyzwani i tego, że czasem trzeba chronić, żeby później móc rozwijać.

Dlatego cieszę się, że zmiana zaszła przynajmniej na poziomie kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury. Jestem przekonany, że działania przez ten rok pokazały, że jest otwarcie, jest chęć do rozmowy i do tego, żeby te przepisy zmieniać, chociaż, powiedzmy to sobie, interesy branży nie zawsze są spójne. Nie zawsze interesy przedsiębiorców z jednego końca Polski są spójne i tożsame z interesami przedsiębiorców z drugiego końca Polski. Czasem po prostu trudno znaleźć rozwiązanie, które będzie zadowalało wszystkich. Nie zawsze interesy przedsiębiorców są tożsame z interesami pracowników. To też wpływało na kształt przepisów w przyszłości, ale wydaje mi się, że dzisiaj jest moment, kiedy, krótko mówiąc, trzeba uratować branżę. Głęboko wierzę w to, że branża przetrwa i będzie mogła skorzystać z sytuacji, w której wojna się zakończy, gospodarka ruszy z kopyta, kiedy być może też otworzą się możliwości handlu ze Wschodem.

To, o czym musimy teraz myśleć, to, po pierwsze, działania bieżące. Pan minister mówił o niektórych działaniach, które są planowane. Trzeba je wdrożyć absolutnie ekspresowo. W imieniu naszej Komisji Infrastruktury – pan przewodniczący też jest przecież z naszym

członkiem tej Komisji – ale także w swoim imieniu jako przewodniczący deklaruje, że jeżeli ze strony rządu pojawią się tego rodzaju przepisy, to my te przepisy będziemy procedować merytorycznie, ale bardzo, bardzo sprawnie. Nasza Komisja potrafi to zrobić i nie mam żadnych wątpliwości, że wszyscy w odpowiedni sposób dołożą się do tego.

Wiem też jednak, że musimy stworzyć długofalowe warunki długofalowej polityki do tego, żeby, jeżeli pojawi się to okno, nasze firmy były gotowe. To musi być druga część pakietu rozwiązań, bo nie możemy patrzeć tylko na dzisiaj. Tzn. problemem jest to, że nie mamy żadnego państwowego instytutu badawczego, który analizowałby sytuację w obszarach gospodarki, które są powiązane z infrastrukturą. Mamy kilka instytutów, ale one zajmują się czymś zupełnie innym. Tam nie ma wymiaru gospodarczego. Być może to jest temat do rozmów, jak jeden z instytutów wyposażyc w takie kompetencje po to, żeby rząd miał możliwość planowania polityki gospodarczej w dłuższym wymiarze czasowym, bo jeżeli podejmujemy decyzję bez analizy i projektowania tego, co będzie działo się w przyszłości, to zawsze będziemy reagować kryzysowo na kryzysy, które się pojawiają. Powinniśmy planować politykę gospodarczą, żeby – to złota zasada – kiedy są kłopoty, podsycać i pomagać, a wtedy, kiedy jest górką, nie chcę powiedzieć strzyc, ale korzystać z tego, że rozwój gospodarczy odbywa się w dynamiczny sposób.

W imieniu Komisji deklaruje więc pełną otwartość, ale też udział w tych pracach. Myślę, że propozycje, które zostały dzisiaj przedstawione przez ministerstwo, o których mówił pan minister, są zbieżne z tym, o czym mówi branża. Mogę więc powiedzieć, że parlament robi wszystko, żeby te uzgodnienia jak najszybciej stały się prawem. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. To bardzo ważny głos. Dziękuję za to, że nie tylko podkomisja, ale również Komisja Infrastruktury i jej przewodniczący mają na względzie tak ważny problem, jakim są problemy branży transportowej.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Na początku chciałbym oddać głos panu prezesowi Buczkowi, następnie panu prezesowi Władysławowi Żero. Panie prezesie, proszę bardzo.

Prezes zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, szanowni państwo posłanki i posłowie, szanowni państwo, z dużym zainteresowaniem przysłuchiwałem się wystąpieniu pana ministra. Zdaję sobie sprawę z tego, że to nie jest czas na przekrojowe sprawozdanie, ale zabrakło tam kilku bardzo istotnych elementów. Mianowicie jeżeli pan minister wspomniał o tym, że nie odnosimy się szczegółowo do problemów zgłaszanych przez przewoźników z Polski Wschodniej, z województwa podlaskiego, to rozumiem, że można było wspomnieć o naszych postulatach, w imieniu całego środowiska złożonych rządowi na samym początku jego funkcjonowania. Później, 26 marca 2024 r., została złożona kolejna część postulatów.

Wśród tych postulatów były rzeczy, o których przekazywano nam informacje, że są w trakcie realizacji, a tutaj te rzeczy zostały pominięte. To chociażby wymiana tachografów, która prawdopodobnie jest już na końcówce dopracowania. Przynajmniej spodziewamy się, że tachografy, które zmuszeni jesteśmy wymienić w tym roku, bo od 1 stycznia w UE obowiązują nas tachografy nowej generacji... Jest z tym ogromny kłopot, również techniczny, bo brakuje elementów do montażu tych tachografów. W związku z tym nawet firmom, które posiadają same tachografy, same urządzenia, brakuje niektórych elementów właściwych, impulsatorów, które są dedykowane dla konkretnych typów pojazdów. Tylko nieliczni są więc w stanie te tachografy montować. Koszt jest dosyć wysoki, bo sięga nawet 8 tys. zł na jedną ciężarówkę. Niektórzy przewoźnicy mają tylko 10 ciężarówek, ale są też tacy, którzy mają ich kilkadziesiąt. Łatwo policzyć, że to są poważne kwoty. Prosilibyśmy o bardziej szczegółową informację na temat stanu realizacji prac nad wspomnieniem naszej branży w tym zakresie.

Wśród przepisów jest cały szereg naszych uwag, które wyraźnie wskazują na to, że nasza polska branża transportowa, która – jak wspominał pan przewodniczący, za co dziękuję – do niedawna miała pozycję lidera, tak w istocie było, w tej chwili utraciła zdolność konkurencyjną. Nie jesteśmy w stanie konkurować na rynku europejskim, a przewoźnicy z województwa podlaskiego i innych wschodnich województw, którzy specjalizowali się w obsłudze rynków wschodnich, nie otrzymali rekompensaty za utratę możliwości wykonywania tych przewozów. Chcę przy tym powiedzieć, że przedsiębiorcy, którzy utracili w związku z polityczną decyzją

naszego rządu polegającą na zamknięciu przejść granicznych... Ci przedsiębiorcy, którzy funkcjonowali na samych przejściach, otrzymali rekompensaty, a ci przewoźnicy, którzy obsługiwali ten kierunek i później nie byli już w stanie sprostać oczekiwaniom nowych warunków, takiego wsparcia nie otrzymali.

Stąd ta może nawet frustracja, tylko wielka rozpacz, bo to dotyczy akurat tej części naszej branży, która jest solą tej ziemi. To są małe, rozproszone przedsiębiorstwa z polskim rodzinnym kapitałem. Są one w wyjątkowo trudnej sytuacji i bardzo liczyły na to, że w ślad za deklaracjami pójdą jakieś realne działania. Mamy informacje o tym, że te realne działania są przygotowywane, ale na chwilę obecną efektów nie ma. Stąd rozpacz wśród tej grupy przewoźników.

Polski Ład był eksperymentem nieudanym. Słyszymy, słyszeliśmy, że będzie natychmiast korygowany, że negatywne skutki będą likwidowane. Niestety do dnia dzisiejszego przedsiębiorcy są nękani wyjątkowo wysokimi obciążeniami, często nieuzasadnionymi. Trwają prace nad zmianą w niektórych obszarach, ale jeżeli chodzi o naszą branżę, to dodatkowo Pakiet mobilności wdrożono bez jakiejkolwiek konsultacji z branżą. Przygotowywano go pod stołem, opublikowano jako gotowy projekt, a zarejestrowany w RCL-u zawierał dużo błędów. Tłumaczono nam, że nie wynikały one ze złośliwości, ale w projekcie nie można było dopatrzyć się dobrej woli. Później, w toku prac legislacyjnych, udawało się jeszcze zmienić pewne rzeczy, ale niestety nie wszystkie. Dzisiaj główną barierą jest drastyczny wzrost kosztów pracy poprzez wadliwe zaimplementowanie Pakietu mobilności do polskiego systemu prawnego. Powoduje to, że przewoźnicy z innych państw, w których rządy mają więcej empatii wobec swoich przedsiębiorców, podatników, konkurują. Tak jest dzisiaj z Litwinami, tak jest dzisiaj z Czechami i innymi.

Mało tego. W projekcie, który przygotował jeszcze PiS, dotyczącym zastosowania programu SENT do monitorowania przewozów niektórych rodzajów ładunków, był zapis, który chociaż w tym zakresie pomógłby naszym kolegom funkcjonować. Przy okazji nowelizacji ustawa ta została tak skorygowana – również bez konsultacji ze środowiskiem – że usunięto obowiązki rejestrowania zamiaru wykonywania przewozów kabotażowych przez przewoźników unijnych, którzy chcą wykonywać przewóz kabotażowy na obszarze Polski.

Tu, szanowni państwo, siedzą przedstawiciele przewoźników właśnie z tamtego regionu, którzy, zrozpaczeni, do niedawna obsługiwali wielu klientów w województwie podlaskim. Dziś tych klientów przejmują Litwini, którzy redukując sobie koszty dojazdu do niemieckiego i zachodnioeuropejskiego rynku transportowego, wybierają każde zlecenie po każdych pieniądzach, po każdych kosztach, bo tylko niwelują sobie koszty dojazdu do Niemiec. Nasi przewoźnicy, którzy funkcjonowali na tym rynku, zostali pozbawieni takiej ochrony. Zupełnie nie rozumiem intencji, nie rozumiem też celu. Z całą pewnością nie chodziło tu o ochronę polskiego przewoźnika.

Proszę państwa, kolejna sprawa. Za chwilę, a w zasadzie już zderzamy się z kolejnym pomysłem europejskiej administracji związanej z wdrożeniem elektromobilności w transporcie. Wypowiadamy wiele krytycznych słów w tym zakresie, podczas gdy nie przenosi się to na debatę w UE. Nasi przedstawiciele nie są aktywni, jeżeli chodzi o zwracanie uwagi na problemy z elektromobilnością i sytuację przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej, ze skrajów UE. Nawet gdybyśmy kupili sobie takie elektryczne ciężarówki, nie mamy możliwości ich eksploatacji, bo nie ma absolutnie żadnej infrastruktury na trasach, którymi nasze ciężarówki się poruszają.

Problemów z całą pewnością jest więcej, natomiast chciałbym poprosić pana ministra o rozwinięcie, o uzupełnienie o informacje, o które prosiłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie prezesie. O zabranie głosu proszę pana prezesa Żero.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero:

Dzień dobry. Bardzo serdecznie witam pana ministra, pana przewodniczącego, posłów, senatorów i posłów i posłankę z mojego terenu. Bardzo mi miło, że moi koledzy z naszego województwa o to dbają. Bardzo dziękuję Krzysztofowi Truskolaskiemu, że podjął tę decyzję, że widzi, co się dzieje i że jest bardzo ciężko na naszym rynku.

Tych spraw jest dużo. Pan prezes je wymieniał. Jest ich dużo, ale prosiłbym tylko o jedną sprawę, tak jak rozmawiałem z panem ministrem: o przywrócenie polskim przewoźnikom w ruchu międzynarodowego podróży służbowej. Krajowy kierowca z dróg krajowych temu podlega, międzynarodowy nie. Na początek zróbcie choć ten jeden krok, a z resztą spraw pomalutku będziemy sobie radzić. Nas dobijają koszty pracownika. Tutaj jest kierowca. W ruchu międzynarodowym nic mu się nie należy. Powiedźcie państwo, gdy każdziutki z państwa jedzie z kraju za granicę, jest dieta, delegacja, a my, kierowcy nic nie mamy. Moi kierowcy nic nie mają. Muszę dać większe wynagrodzenie i odprowadzić ZUS i wszystko, już nie mówiąc o reszcie rzeczy. To dobija nas w pierwszej kolejności.

Nie będę tego więcej rozszerzał. Prosiłem pana ministra, jak spotkaliśmy się na początku grudnia. Bardzo dziękuję mojemu posłowi, że podjął się tego, że wie, co się dzieje, już nie mówiąc o resztkach, szczegółach i kosztach. Tyle bym chciał: tylko poprosić o ten jeden punkt opracowania i jak najszybszego wdrożenia, żebyśmy mogli żyć, żebyśmy mogli choć troszeczkę odetchnąć pod kosztem diety, podróży służbowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Proszę bardzo, kto z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę. Przekazuję głos pani posłance Barbarze Okule.

Poseł Barbara Okuła (Polska2050-TD) – spoza składu podkomisji:

Chciałabym krótko podziękować za zorganizowanie tego posiedzenia podkomisji. U nas, na Podlasiu, już kilkakrotnie rozmawialiśmy na temat trudnej sytuacji branży transportowej. Niestety sytuacja na Podlasiu wydaje się jeszcze trudniejsza niż w całej Polsce. Dlatego prosilibyśmy o to, żeby ministerstwo zwróciło na to uwagę. Przewodniczący wspomniał, że branża była bardzo wysoko, że była liderem. Teraz niestety konkurencja nas przewyższa. Myślę, że dosyć istotne jest to, żeby to w miarę szybko przeprowadzić.

Dobrze, że jest chęć współpracy. Już to, że przedsiębiorstwa zostają wysłuchane w ministerstwie, że są posiedzenia komisji, że jest chęć współpracy i wysłuchania tych problemów, jest bardzo ważne, bo przez ostatnich osiem lat przedsiębiorstwa często jednak słyszały to, że jeśli nie potrafią radzić sobie w obecnej sytuacji, to powinny się zlikwidować. Uważam, że trzeba wspierać przedsiębiorstwa szczególnie w sytuacji, kiedy niezależnie od nich zamykana jest granica. Ta sytuacja nie wynika z samego faktu, że przedsiębiorstwo sobie w tej sytuacji nie radzi, ale z tego, że państwo zamyka granice. To sytuacja, w której przedsiębiorstwa same nie są w stanie sobie z tym poradzić.

Dlatego chciałam jeszcze raz podziękować za to, że przewodniczący Komisji Infrastruktury i podkomisji zajęli się tą sprawą, że ministerstwo chce współpracować. Mam nadzieję, że może nie szybko, ale sprawnie to przeprowadzimy i będziemy w stanie pomóc tej branży. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani poseł. Zgłaszają się jeszcze trzy osoby. Na początku głos oddam panu ministrowi Stefanowi Krajewskiemu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Stefan Krajewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dzisiejsze spotkanie to kolejny dowód na to, że musimy wspierać polskich przedsiębiorców, polskich rolników, bo niestety w budżecie nie będzie pieniędzy na pomoc socjalną, na wsparcie w obszarze edukacji, ochrony zdrowia, jeśli nie będzie tych, którzy nie będą wypracowywać tego budżetu. Jak mówimy o środkach z KPO, które mają służyć odbudowie przedsiębiorstw po COVID-zie, także w wyniku wojny, i o dużym problemie z zamkniętą granicą, z brakiem dużej części rynku, który był obsługiwany przez przewoźników, bezwzględnie uważam, że w rządzie i w parlamencie powinniśmy rozmawiać o tym, żeby te środki przekazywać na wsparcie, na pomoc dla tych, którzy przez lata działali dobrze, rzetelnie, uczciwie, a dzisiaj mają wiele problemów w związku ze zmianami, które zaszły. To wsparcie jest dzisiaj potrzebne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę bardzo. Tylko proszę się przedstawić.

Dyrektor ds. projektów strategicznych Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska Artur Kalisiak:

Oczywiście. Dzień dobry. Artur Kalisiak, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie ministrze, do tego, co już zostało powiedziane, chciałbym dodać tylko jedną kwestię, która jest kluczowa dla branży i właśnie jest procedowana. To zmiana przepisów dotyczących wysokości i rodzaju, że tak powiem, składowych opłaty elektronicznej za przejazd po polskich drogach. Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że to jest narzucone przepisami unijnymi, unijną dyrektywą.

Przy tej okazji chciałbym po raz kolejny zwrócić się do pana ministra, ale również do państwa, pań i panów posłów, o wzięcie pod uwagę tego, że mamy bardzo trudny czas dla sektora transportu drogowego w Polsce, jak już zostało podkreślone. Nakładanie teraz kolejnych nowych i – co się z tym wiąże, co jest najgorsze – wyższych opłat na polskich przewoźników będzie kolejnym elementem, który dobije ich bardzo trudną sytuację. Z naszej strony jest więc gorąca prośba o wzięcie pod uwagę możliwie dłuższego *vacatio legis*, wprowadzenia tych przepisów i rozsądnego procedowania samej wysokości tych stawek, żeby jako kolejny element nie dobijały one naszej branży.

Z tego miejsca chciałbym podziękować m.in. panu przewodniczącemu Suchoniowi za wsparcie, które od lat okazuje naszej branży. Tak jak pan przewodniczący wspomniał o instytucie badawczym, jest to bardzo ważna sprawa, ponieważ w Polsce nie mamy instytucji, która profesjonalnie badałaby sytuację. Jako organizacja przygotowujemy raporty branżowe i już w styczniu przedstawimy państwu kolejny raport dotyczący naszej sytuacji, ale to jest to, co my robimy. Uważamy, że powołanie instytutu, który robiłby to zawodowo na bieżąco, to krok w dobrym kierunku. Za to chcielibyśmy podziękować i liczymy na wyrozumiałość, jeśli chodzi m.in. o przepisy dotyczące opłat drogowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, tutaj pan się zgłaszał. Również proszę o przedstawienie się.

Prezes zarządu Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce Mirosław Szczepankowski:

Mirosław Szczepankowski, Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce.

Szanowni panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, bardzo dziękuję panu ministrowi i panu przewodniczącemu za optymistyczne słowa płynące z panów wypowiedzi. To daje jakąś nadzieję.

Tyle tylko, że chcę powiedzieć, że swoją firmę prowadzę prawie 40 lat. Tyle będzie za chwilę. Przeżyłem wszystkie koalicje, jakie tylko istniały. To było jeszcze w PRL, w końcu co prawda, ale były różne konstrukcje koalicyjne, kadencyjne, różne rządy, przeżyłem prezydentów wszystkich opcji politycznych. Chciałbym państwu powiedzieć, że jako społeczeństwo wszystkich państwa traktujemy jako naszą władzę, którą wybraliśmy, nieważne, czy z jednej partii, czy z drugiej partii, bo każdy ma jakieś swoje przekonania polityczne czy swój światopogląd. Dla mnie osobiście – i dla wielu z nas, jak myślę, dla wszystkich, jak tu siedzimy – to jest mój rząd, mój Sejm, mój prezydent. Zwracamy się do państwa jako do naszych przedstawicieli. Nie przychodzimy tu po to, żeby narzekać. Przychodzimy tu po to, żeby z państwem współpracować i żebyście państwo przeprocedowali problemy, które należałoby zlikwidować i tak ułatwić nam pracę.

To wszystko tu bardzo ładnie zabrzmiało. W państwa wypowiedziach widać, że chcecie państwo coś zrobić. Z całego serca, szczerze tego państwu życzę, ale, wybaczenie mi, ponieważ jestem już starym dinozaurem i starym działaczem, powiem, że jestem trochę sceptyczny, ale sprawilibyście mi państwo ogromną satysfakcję, gdybym mylił się w tym zakresie. Jeszcze raz życzę więc państwu, żeby sprawy, o których tu było powiedziane, oczywiście te, o których mówił prezes Buczek i prezes Zero, bo jest ich bardzo wiele... Życzę państwu, żeby zrobić dla nas przynajmniej jakąś część, bo, szanowni państwo, nasza branża w tej chwili cierpi ogromne męki i to jest tylko walka o przetrwanie.

Nie wiem, czy wiecie państwo o tym, ale... Pan minister i pan przewodniczący mówili o uwarunkowaniach zewnętrznych, o wojnie, o niemieckim kryzysie itd., itd. To wszystko prawda. Wiemy o tym. Na naszym podwórku, na poziomie naszego parlamentu, władzy ustawodawczej czy wykonawczej, w rządzie, w Komisji i w Ministerstwie Infrastruktury wprowadźmy te sprawy, które są od nikogo niezależne, które są tylko na naszym własnym podwórku, żeby

nam ulżyć. W tej współpracy korzystajcie państwo z naszego bogatego doświadczenia w tym zakresie od strony praktycznej. Jako strona społeczna jesteśmy do państwa dyspozycji.

Tu miałbym pytanie do pana głównego inspektora. Czy są jakieś dane? Od moich przewoźników docierają do mnie bardzo niepokojące informacje z rynku niemieckiego. Inspekcja niemiecka bardzo szykanuje naszych przewoźników. W tej chwili samochody są wylapywane i kontrolowane w histeryczny sposób. Nakładane są olbrzymie, gigantyczne kary. Jak państwo myślicie, w jakim celu jest to robione? Ano tylko i wyłącznie w takim, żeby wyłączyć naszą konkurencję dla transportu niemieckiego. Po to się to robi. Nie możemy zrewanżować się tym samym, bo transport niemiecki na polskim rynku praktycznie nie funkcjonuje, są jego znikome ilości.

Podaję to jako przykład ochrony własnego sektora gospodarczego i z tym apelem zwracam się do państwa. Można zrobić naprawdę dużo. Odbieramy to jednoznacznie tak, że przejawiacie państwo taką wolę. Daj Boże, żeby tak się stało. Za te wypowiedzi i za te obietnice mogę tylko podziękować, a ponieważ zbliżają się święta Bożego Narodzenia, wszystkim państwu życzę radosnych, wesołych świąt Bożego Narodzenia i szczęśliwego nowego roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękujemy bardzo. Szanowni państwo, czas mamy niestety ograniczony, bo za chwilę rozpoczyna się kolejne posiedzenie podkomisji. Zgłosiły się jeszcze dwie osoby. Bardzo prosiłbym więc o bardzo zwięzłe wypowiedzi.

Na początku oddam głos panu Piotrowi Mikielowi z ZMPD. Nie, nie panu Piotrowi, Przepraszam. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach Karol Rychlik:

Dzień dobry. Szanowni państwo, bardzo krótko. Jeszcze raz serdecznie witam panów przewodniczących, szanownych państwa posłów, panów ministrów. Karol Rychlik, Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach.

Szanowni państwo, głównym powodem, dla którego dzisiaj przestaliśmy być konkurencyjni na rynku, są oczywiście koszty. Głównym kosztem, który nas tutaj dyskwalifikuje, są systemy wynagrodzeń naszych pracowników. Dzisiaj jesteśmy mniej konkurencyjni, średnio o 1 tys. euro na każdym jednym pracowniku, co, nie muszę tłumaczyć, wiąże się z naszymi kosztami. To nie to, że chciałbym straszyć, ale grupa zawodowa kierowców jest jedyną grupą, która jest wynagradzana od średniej krajowej, a nie od najniższej krajowej. To jest właśnie różnica ponad 4 tys. zł, czyli 1 tys. euro.

Ponawiam apel, tak jak na początku grudnia rozmawialiśmy w Ministerstwie Infrastruktury i widać było zrozumienie ze strony resortu infrastruktury, że trzeba natychmiast podjąć jakieś działania w tej kwestii. Tak naprawdę tylko tyle miałem państwu do przekazania spośród wszystkich postulatów, które tak naprawdę są równie ważne. Dzisiaj najważniejsze są jednak koszty, które ponosimy, prowadząc nasze przedsiębiorstwa.

Również chciałbym przyłączyć się do kolegi Mirosława, przekazując państwu najserdeczniejsze życzenia z okazji zbliżających się świąt i nowego roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękujemy bardzo. Oddam jeszcze głos panu tutaj i później przekażę głos panu ministrowi. Bardzo proszę o bardzo zwięzłą wypowiedź.

Przewodniczący rady Krajowej Sekcji Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” Gerard Skroński:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Gerard Skroński, jestem przewodniczącym Krajowej Sekcji Drogownictwa i Transportu Drogowego. Chciałbym powiedzieć bardzo szybko i bardzo krótko. Na pewno nie będę w tym momencie polemizował z wypowiedzią o zarobkach kierowców, ale odniosę się.

Mam jedną generalną uwagę. Wszyscy wiemy i wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, że nie jest dobrze i nie jest łatwo. Powiedzmy sobie, że zapominamy o tym, że mamy już stworzone narzędzie, które moglibyśmy używać, moglibyśmy rozmawiać, i to jest niewykorzystywane. Chodzi mi konkretnie o zespół trójstronny przy Ministerstwie Infrastruktury. To nie działa

już od ładnych paru lat. Dlaczego? Były próby, były jakieś rozmowy, były obietnice, że to zostanie wznowione. Nic się z tym wszystkim nie dzieje.

Przecież nie musimy rozmawiać na poziomie sejmowym. Tego typu sprawy wstępnie można doprowadzić do pewnego poziomu właśnie tam, bo po to jest. Bardzo prosiłbym o konkretną odpowiedź ze strony Ministerstwa Infrastruktury. Kiedy to się stanie? Komentując też kwestię zarobków kierowców, tam można na ten temat rozmawiać, ale wysłuchując tutaj exposé pana ministra, nie wiem, czy się przesłyszałem, ale nie, nie przesłyszałem się. Określenie: „epizodyczne” przepisy dotyczące zarobków kierowców? No rany boskie, jeśli zarobki kierowców mają być epizodem, to źle to widzę. Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękujemy bardzo. Przekazuję głos panu ministrowi Bukowcowi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Dziękuję za głosy w dyskusji.

Na wstępie odpowiem panu przewodniczącemu. Źle pan zrozumiał. Epizodyczne, czyli czasowe. Mówimy o czasowej propozycji zmniejszenia, o czasowym obniżeniu wysokości składek ZUS po to, żeby wesprzeć i zobaczyć, jak ten system będzie działał, bo tak umówiliśmy się również z przedstawicielami dwóch organizacji z Podlasia i z województwa kujawsko-pomorskiego na spotkaniu w ministerstwie.

Od razu chciałem też zadeklarować, że w nowym roku wznowimy działalność zespołu trójstronnego, tak że już dziś zapraszam państwa do takich prac, bo to jest najlepsze forum do tego, żeby podejmować nawet tak trudne decyzje.

Słuszny był również argument, aby może nie tworzyć nowego instytutu, ale aby na bazie jednego z instytutów, który jest w naszej gestii, spróbować inicjatywy, o której mówił pan przewodniczący i później również przedstawiciele z sali. To ważne, żebyśmy mieli taką analizę.

Szanowni państwo, krótko odniosę się do spraw, które padły. Pan prezes Buczek poruszył wiele wątków, w tym sprawę tachografów. Proszę państwa, to jest trudny problem. Rzeczywiście od początku tej kadencji jako resort próbowaliśmy wesprzeć i dalej próbujemy wesprzeć przewoźników w tym, aby dostali wsparcie, jeśli chodzi o wymianę tachografów, natomiast problem polega na tym, że głównym i najlepszym źródłem, które mogło być zastosowane w tym przypadku, byłyby środki z KPO. Żeby jednak miały one możliwość wejścia w życie, musiałoby to być zgłoszone dwa, trzy lata temu. Poprzedni rząd tego nie zrobił, choć takie rozwiązanie zastosowały kraje typu Hiszpania czy Niemcy. Jeszcze na tym etapie próbowaliśmy zmienić tę sytuację. Okazało się, że nie jest to możliwe. Formalnie, organizacyjnie tak nie da się tego zrobić. Były również prowadzone rozmowy z Ministerstwem Finansów na temat dofinansowania. Tutaj jest trudna sytuacja budżetu państwa, a do tego koszty związane z odbudową po powodzi, które również dotyczą nasz resort. Choćby kwestie dróg, linii kolejowych, zbiorników wodnych i potężnych środków, które tam są potrzebne, spowodowały, że tutaj też nie ma możliwości.

Żeby jednak nie było tak, że zasypujemy gruszki w popiele, proszę państwa, 29 listopada 2024 r. uczestniczyłem w konferencji Międzynarodowego Forum Transportowego w Kijowie. Jest to forum, na którym wspólnie, w gronie 27 krajów, nie tylko unijnych, ale również Stanów Zjednoczonych, Kanady, Korei i Japonii, rozmawiamy na temat możliwości odbudowy Ukrainy po okresie wojny. Myślę, że tutaj kluczowa będzie rola Polski. Wspomniał o tym zresztą pan przewodniczący Suchoń. Jesteśmy obecni na tym forum po to, żeby państwo jako branża przewoźników międzynarodowych była włączona, bo to się może zdarzyć – oczywiście wcześniej lub później, ale się zdarzy – żebyście byli państwo włączeni również w proces odbudowy, wsparcia transportowego, być może stworzenia hubów w Polsce, bo jesteśmy najbliższym sąsiadem Ukrainy. To jest rozwiązanie, które może będzie szansą na rozwój polskiego transportu międzynarodowego.

Podczas tego spotkania, podczas wyjazdu do Kijowa spotkałem się również z panią dyrektorem Magdaleną Kopczyńską, dyrektorem biura transportu w Komisji Europejskiej. Efektem tych rozmów jest decyzja, którą oficjalnie dostaniemy jutro, ale już dzisiaj sygnalizuję, że taka zapadła. Jutro formalnie otrzymamy taki dokument. W dokumencie tym Komisja Europejska zgadza się na przesunięcie o dwa miesiące wejścia w życie obowiązku tachografów, czyli przez te dwa miesiące przewoźnicy, którzy tego nie uczynili, bo dostaliśmy sygnały

od producentów części do tachografów, że były i są tutaj kłopoty z zakupami... Dwumiesięczna kadencja będzie mogła wejść w życie. Powiem uczciwie, jest to rezultat starań Polski i Bułgarii. Walczyły o to dwa kraje i udało się to wywalczyć.

Jeśli chodzi o sprawę zamkniętych przejść granicznych, nie muszę mówić, że to jest skomplikowana sytuacja geopolityczna, jeśli chodzi o przejścia z Białorusią. Zamknięte przejścia w Bobrownikach i w Kuźnicy to oczywiście straty dla polskich przewoźników. Podczas ostatniego spotkania w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji podjęliśmy ten temat, aby któreś z tych przejść zostało otwarte. Tutaj mamy wsparcie ze strony MSWiA. Sprzeciw zgłosiło Ministerstwo Spraw Zagranicznych, ale również z MSZ-etem będziemy rozmawiać na temat tego, aby w nieodległym czasie doprowadzić do otwarcia tego przejścia, bo jest to również możliwość rozwoju polskich firm.

Co do opłaty klimatycznej, oczywiście jesteście zobligowani do tego, żeby tę opłatę wprowadzić, natomiast, jak państwo widziecie, bardzo spokojnie – nie chcę użyć złych słów – bardzo dokładnie analizujemy te przepisy. Na razie nie są one procedowane w naszym kraju.

Padła również... Wiadomo, tutaj są sprzeczne opinie i sprzeczne cele, jeśli chodzi o wynagrodzenia. Co innego muszą oczywiście mówić – i to robią – przedstawiciele związku zawodowego, co innego mówią przewoźnicy. Proponując natomiast czasową zmianę, robimy to w ten sposób, żeby również kierowcy nie byli, mówiąc kolokwialnie, stradni na tym rozwiązaniu. Zaproponujemy więc takie rozwiązania, które spowodują, że lepiej powinno być przewoźnikom jako przedsiębiorcom, ale również kierowcy jako pracownicy nie powinni na tym rozwiązaniu stracić.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym oddać panu inspektorowi głos na temat krótkiej informacji o działaniach po wprowadzeniu tych przepisów. Powiem tylko – i proszę to mocno zapamiętać – że po wejściu w życie przepisów SENT 1 listopada w przeciągu kilku, kilkunastu dni ten system był atakowany przez hakerów praktycznie co dwa, co jeden dzień. Ten system padał. Prawdopodobny kierunek? Ze Wschodu. Rozumiecie więc państwo, jak istotne było wprowadzenie tego systemu i z jakim oporem przewoźników z krajów trzecich, głównie z Ukrainy, spotkało się to rozwiązanie. To tylko tytułem uwagi, która ma unaocznić to, w jaki sposób ta konkurencja jest jednak obecna.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to pan inspektor Czapiewski udzieliłby jeszcze informacji na temat kontroli.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Tak. Dziękuję, panie ministrze. Proszę, panie inspektorze, tylko bardzo proszę zwięźle, bo już mamy kolejnych gości na kolejne posiedzenie podkomisji.

Pełniący obowiązki główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Dobrze. Bardzo dziękuję za głos.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ustawa, która dała inspekcji i organom kontroli następne narzędzie do tego, żeby skutecznie nadzorować rynek przewoźników, weszła w życie 1 listopada. Od 1 listopada inspektorzy transportu drogowego wykonali 3456 kontroli. To są kontrole wykonywane na drodze, ale do tego trzeba doliczyć kontrole na naszej wschodniej i północnej granicy wykonywane przez funkcjonariuszy KAS, którzy w 100% kontrolują pojazdy wjeżdżające do kraju i wyjeżdżające z kraju. W stosunku do wszystkich, którzy albo nie uzyskali numeru referencyjnego dotyczącego rejestracji międzynarodowego przewozu drogowego, albo wpisali nieprawidłowe dane, są pobierane kaucje i są nakładane sankcje. Z tych 3456 kontroli reagowaliśmy w 109 przypadkach w odniesieniu do przedsiębiorców – to są kary wynoszące 10 tys. zł lub 12 tys. zł – i na kierowców zostało nałożonych 66 mandatów.

Trzeba powiedzieć, że transport na terenie naszego kraju czy z przejazdem przez nasz kraj wykonywany przez przewoźników z krajów trzecich to głównie przewoźnicy ukraińscy. Skontrolowaliśmy 2743 pojazdy z Ukrainy, które przemieszczały się po drogach naszego kraju. Następne kraje, które są istotne w tych kontrolach, to Turcja, Serbia i Mołdawia. To 214, 185 i 153 kontrole.

Trzeba powiedzieć, że to jest bardzo silne narzędzie, bo oprócz tego, że kierowca jest zobowiązany do posiadania numeru referencyjnego, my mamy dostęp do śledzenia trasy przejazdu tego pojazdu, więc gdyby nastąpiło przemieszczanie się w ramach podjęcia ładunku i zostawienia go w Polsce, czyli kabotażu, mielibyśmy doskonałe informacje na ten temat.

W naszym kraju kabotaż jest naprawdę bardzo incydentalny. Jest to doskonałe zabezpieczenie przed tego typu działaniem, tym niemniej jutro przedstawię szczegółowe informacje na spotkaniu związanym z przedstawieniem wyników kontroli instytucji, którą zarządzam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie inspektorze. Jeszcze o bardzo, bardzo krótki głos prosił pan przewodniczący Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Tylko wzmocnię głos pana ministra. Zostało opublikowane przeciętne wynagrodzenie na 2025 r. To będzie 8673 zł. To jest 11% wzrostu. To jest naprawdę bardzo dużo i musimy znaleźć rozwiązanie, żeby to złagodzić. Różnica pomiędzy przeciętnym wynagrodzeniem a medianą to ok. 2000 zł. Jest wiele różnych wskaźników, w których możemy się poruszać, i one będą sprawiedliwe, tylko trzeba znaleźć rozwiązanie. Oczywiście jako Komisja, jeżeli będzie potrzeba, panie ministrze, jesteśmy gotowi brać udział w tych pracach na poziomie ministerialnym, żeby później nie było żadnych problemów podczas posiedzenia Komisji.

Na koniec deklaracja dla państwa. Na początku przyszłego roku Komisja ma w planach odpytać KAS na temat działalności systemu SENT, żeby mieć pewność, że ten system również działa w obszarze równych warunków konkurencji na naszym rynku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, podsumowując, bardzo dziękuję za to spotkanie. Dziękuję przewoźnikom z województwa podlaskiego, ale również z innych województw, w tym z województwa mazowieckiego. Bardzo ważne jest to, abyśmy się spotykali i rozmawiali. Musimy zrobić wszystko, aby problemy branży transportowej, która jest dla nas naprawdę istotna... Pan prezes Buczek powiedział, że to jest sól naszej ziemi. Musimy o was walczyć i będziemy o was walczyć. Mówię jako przewodniczący podkomisji, ale myślę, że mogę wypowiedzieć się również w imieniu pana przewodniczącego Suchonia. Jesteście dla nas bardzo ważni i zrobimy wszystko, żeby branża transportowa wyszła z tego kryzysu. To po pierwsze.

Po drugie, szanowni państwo, walczymy też o to, żeby w województwie podlaskim otworzyć przejścia graniczne, chociaż jedno przejście z Białorusią, bo dla branży transportowej to też jest bardzo istotna sprawa.

Dziękuję serdecznie. Zamykam posiedzenie podkomisji.