



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-6-1.054.2.2024
Warszawa, 16 września 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 4375 Pana Bartosza Zawiei, Posła na Sejm RP, w sprawie postulatów przewoźników dotyczących reakcji na kryzys w branży transportowej, uprzejmie przedstawiam poniżej informacje odnoszące się do pytań wskazanych przez Pana Posła.

Ad 1. Czy planowane jest wprowadzenie obniżki składek ZUS dla kierowców w transporcie międzynarodowym na okres 24 miesięcy, przykładowo do minimalnego wynagrodzenia krajowego? Czy możliwe byłoby również wprowadzenie po tym okresie zmiany obecnej zasady naliczania składek do wysokości prognozowanego wynagrodzenia średniego na bieżący rok na zasadę naliczania składek do wysokości wynagrodzenia na bieżący rok według rzeczywistych stawek wynagrodzenia średniego z ostatniego roku? Jeśli tak, to kiedy takie rozwiązanie zostałoby wdrożone?

Zasady wynagradzania kierowców pozostają jednym z tematów dialogu Ministerstwa Infrastruktury z pracodawcami w sektorze transportu drogowego oraz przedstawicielami związków zawodowych reprezentujących kierowców, rozpoczętego w odpowiedzi na apele przedstawicieli organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych w sprawie podjęcia pilnych działań mogących stanowić realną pomoc dla branży w obniżeniu kosztów pracy polskich przewoźników, w obliczu trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych dodatkowo pogłębianą przez niezwykle silną presję konkurencyjną ze strony m.in. przewoźników drogowych z Ukrainy.

Odpowiadając na postulaty branży transportowej w kwestii możliwości obniżenia kosztów zatrudnienia pracowników w transporcie międzynarodowym, Ministerstwo Infrastruktury, w ramach prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD 18), poddało pod dyskusję możliwość przyjęcia rozwiązań w zakresie czasowego obniżenia kosztów zatrudnienia tych pracowników, proponując, epizodyczne obniżenie niektórych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców.

W ocenie resortu, tymczasowe zmniejszenie obciążeń z ww. tytułu może stanowić realne i bardzo ważne wsparcie dla polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego,

wobec niezwykle dynamicznej ekspansji przedsiębiorców transportu drogowego z państw o niższych kosztach pracy. Jednocześnie należy zaznaczyć, że to ograniczone w czasie rozwiązanie pomocowe, miałyby przede wszystkim na celu umożliwienie polskim przewoźnikom drogowym na dostosowanie się do zmieniających się realiów prowadzenia działalności transportowej, tak aby zapobiec fali upadłości w branży transportu drogowego.

Należy jednak podkreślić, że na chwilę obecną przedłożona propozycja tymczasowego zmniejszenia obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców jest wciąż przedmiotem uzgodnień z właściwymi ministerstwami.

Ad 2. Czy planowane jest dofinansowanie wymiany tachografów? Jeśli tak, to kiedy takie rozwiązanie zostałyby wdrożone?

Ministerstwo Infrastruktury podjęło działania na rzecz znalezienia rozwiązań, które umożliwiłyby dofinansowanie procesu wymiany tachografów inteligentnych wersji drugiej. Objęły one m.in. opracowanie wstępnych wariantów dofinansowania tzw. *retrofittingu* tachografów, a także propozycji zmian w procedowanej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. Resort Infrastruktury postulował też do Komisji Europejskiej o przesunięcie terminów wymiany tachografów lub ustanowienie rozwiązań tymczasowych w zakresie egzekwowania obowiązku instalacji i stosowania najnowszej wersji tachografu inteligentnego.

Trzeba mieć na uwadze, że przyjęcie konkretnego modelu dofinansowania jest uzależnione przede wszystkim od dostępności środków na ten cel. Jednym z branych pod uwagę źródeł były środki z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), jednak propozycje zmian prawnych w tym zakresie powinny zostać opracowane znacznie wcześniej, tj. wówczas gdy KPO był uzgadniany z Komisją Europejską. Uwagi zgłoszone do ww. nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, ze względu na brak dostępnego źródła wsparcia przewoźników drogowych, spowodowały, że konieczne były zmiany w tym projekcie, nieuwzględniające dofinansowania procesu wymiany tachografów.

Obecnie Ministerstwo Infrastruktury poszukuje zgodnych z polskim i unijnym prawem alternatywnych rozwiązań, które umożliwią wsparcie polskich przedsiębiorców transportu drogowego wykonujących przewozy drogowe. Pod uwagę wciąż brane jest m.in. pozyskanie środków z instrumentów finansowych Unii Europejskiej.

Mając na względzie ograniczoną liczbę warsztatów dysponujących odpowiednimi możliwościami technicznymi i zasobami do przeprowadzenia wymiany lub instalacji tachografów, resort infrastruktury apeluje o wykorzystanie w maksymalnym możliwym zakresie planowanych regularnych przeglądów tachografów do ich wymiany. Konsekwentna wymiana tachografów pozwoli bowiem uniknąć niepotrzebnych przestojów użytkowanych pojazdów, spowodowanych oczekiwaniem na wizytę w uprawnionym warsztacie.

Ad 3. Czy planowane jest ograniczenie dostępu do zawodu przewoźnika?

W odpowiedzi na postulaty branży transportu drogowego, w tym w zakresie ograniczenia dostępu do zawodu przewoźnika resort infrastruktury podjął analizę możliwości skorzystać z przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3916/90 z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie środków podejmowanych w przypadku sytuacji kryzysowej na rynku drogowego transportu rzeczy. Rozporządzenie przewiduje możliwość podjęcia działań w przypadku, gdy na podstawie odpowiednich danych sytuacja na rynku zostanie uznana za kryzysową, tj. wprowadzenia środków zapobiegających wszelkiemu dalszemu wzrostowi podaży usług transportowych poprzez wprowadzenie limitów wzrostu aktywności istniejących przewoźników oraz ograniczeniu dostępu do rynku dla nowych przewoźników drogowych, na rzecz ograniczenia dostępu do rynku przewozów drogowych rzeczy poprzez wprowadzenie w ramach prawodawstwa wewnętrznego (przepisy epizodyczne) czasowych środków ograniczających dostęp do rynku przewozów zarówno dla przewoźników drogowych funkcjonujących już na rynku przewozowym, jak również dla nowych podmiotów w tym poprzez wstrzymanie wydawania nowych licencji wspólnotowych. Takie działania pośrednio stanowiłyby ograniczenie dostępu do zawodu przewoźnika.

Strona polska zwróciła się pisemnie do Komisji Europejskiej o przedstawienie stanowiska, czy Państwa członkowskie mogą wykorzystać ww. regulacje. W odpowiedzi Komisja Europejska poinformowała, że państwa członkowskie nie mogą wykorzystywać przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3916/90 w celu ograniczenia dostępu do rynku transportu drogowego poprzez wprowadzenie środków tymczasowych, wskazując jednocześnie, że ww. rozporządzenie przewiduje procedurę, zgodnie z którą Komisja, po konsultacji z komitetem doradczym składającym się z przedstawicieli państw członkowskich, może zastosować środki zapobiegające dalszemu wzrostowi podaży usług na danym rynku poprzez wprowadzenie limitów wzrostu aktywności istniejących przewoźników oraz ograniczeń dostępu do rynku dla nowych przewoźników. Wyjaśniono, że Komisja może wprowadzić środki tylko wtedy, gdy stwierdzi, że taka kryzysowa sytuacja wystąpiła, i w żadnym wypadku nie jest zobowiązana do ich zastosowania. Jednocześnie Komisja nie wskazuje na zamiar podjęcia takiej inicjatywy.

Również działania w zakresie uregulowania zasad wyznaczania zarządzających transportem w przedsiębiorstwach transportu drogowego pośrednio wpłyną na dostęp do zawodu przewoźnika. Kwestia ta jest przedmiotem prac w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (wpisanym do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod pozycją UD18).

W chwili obecnej przepisy ustawy o transporcie drogowym w pełni nie precyzują spraw dotyczących zasad wyznaczania zarządzającego transportem, gdyż w tym zakresie stosuje się bezpośrednio unijne. Obecnie zdarzają się sytuacje pełnienia funkcji zarządzającego transportem w kilku, a nawet kilkudziesięciu przedsiębiorstwach transportowych, co

powoduje, że zarządzający transportem może w nienależyty sposób wypełniać swoją funkcję. Przekłada się to bezpośrednio na jakość zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi, a przede wszystkim powstaje wątpliwość, czy przedsiębiorca spełnia wymóg posiadania kompetencji zawodowych, który jest warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UD 18) przewiduje w tym zakresie, iż zarządzający transportem, zatrudniony w oparciu o umowę o pracę będzie mógł kierować operacjami transportowymi nie więcej niż u dwóch przewoźników drogowych. Ponadto taki zarządzający transportem nie będzie mógł zostać wyznaczony na podstawie umowy cywilnoprawnej.

Ad 4. Czy planowane jest wprowadzenie i egzekwowanie zakazu rejestracji i działalności firm z kapitałem rosyjskim i białoruskim oraz firm zakładanych przez obywateli Rosji i Białorusi, nawet w przypadku udziału mniejszościowego?

Uprzejmie informuję, że na wniosek strony polskiej, Unia Europejska w czerwcu br. wprowadziła przepisy sankcjonujące działalność na terytorium Unii Europejskiej przedsiębiorstw transportu drogowego z kapitałem rosyjskim i białoruskim.

W dniu 24 czerwca w Dzienniku Urzędowym UE opublikowane zostało Rozporządzenie Rady (UE) nr 2024/1745 zmieniające rozporządzenie (UE) nr 833/2014 *w sprawie środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie*. Rozporządzenie weszło w życie w dniu 25 czerwca 2024 roku.

Natomiast w dniu 30 czerwca 2024 r. zostało opublikowane Rozporządzenie Rady (UE) nr 2024/1865 z dnia 29 czerwca 2024 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 765/2006 *dotyczącego środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy*. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 lipca 2024 roku.

Zgodnie z nowymi przepisami:

1) Zabrania się dopuszczenia jakiegokolwiek osoby prawnej, podmiotu lub organu z siedzibą w Unii, będącego w co najmniej 25 % własnością rosyjskiej lub białoruskiej osoby fizycznej lub prawnej, podmiotu lub organu, do uzyskania statusu przedsiębiorstwa transportu drogowego, który transportuje towary transportem drogowym na terytorium Unii, w tym podczas tranzytu.

2) Zabrania się przedsiębiorstwom transportu drogowego mającym siedzibę w Unii po dniu 8 kwietnia 2022 r., które w 25 % lub więcej należy do rosyjskiej lub białoruskiej osoby fizycznej lub prawnej, podmiotu lub organu, wykonywania drogowego transportu towarów na terytorium Unii, w tym podczas tranzytu. W stosunku do kapitału rosyjskiego przepis ten stosuje się od dnia 26 lipca 2024 r. a w stosunku do kapitału białoruskiego - od dnia 2 sierpnia 2024 r.

3) Przedsiębiorstwa transportu drogowego mające siedzibę w Unii, na wniosek właściwego organu krajowego państwa członkowskiego, w którym mają siedzibę, dostarczają temu właściwemu organowi krajowemu informacje na temat swojej struktury własnościowej.

4) Przepisy, o których mowa w punktach 1) oraz 2) nie mają zastosowania do przedsiębiorstw transportu drogowego z siedzibą w Unii, które w 25% lub więcej są własnością obywateli rosyjskich lub białoruskich będących również obywatelami państwa członkowskiego lub posiadających zezwolenie na pobyt czasowy lub stały w państwie członkowskim.

Wymienione powyżej rozporządzenia stosowane są bezpośrednio w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Stanowią one realizację postulatów polskich przewoźników drogowych, którzy apelowali o zrównanie regulacji prawnych wobec Białorusi oraz wobec Rosji, w celu uszczelnienia systemu sankcyjnego.

Pragnę również wskazać, że Inspekcja Transportu Drogowego we współpracy z innymi służbami kontrolnymi (Krajową Administracją Skarbową, Strażą Graniczną oraz Policją) prowadzi czynności kontrole w zakresie realizacji zapisów obu rozporządzeń. W tym kontekście planuje się także kierowanie do wytypowanych wcześniej podmiotów zapytań w zakresie ich struktury własnościowej. W przypadku stwierdzenia, że podmioty rosyjskie i białoruskie przekraczają przewidziany przepisami poziom własności w danym przedsiębiorstwie, prowadzone będą, na podstawie przepisów prawa, odpowiednie procedury, zmierzające do wygaszenia uprawnień przewozowych w stosunku do takich przedsiębiorstw.

Ad 5. Czy planowane jest uregulowanie rynku pośredników transportowych? Jeśli tak, to w jaki sposób ta regulacja miałaby nastąpić? Czy brane są tu pod uwagę takie czynniki jak: posiadanie licencji, zabezpieczenie finansowe, doświadczenie?

Informuję, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD 18) przewiduje precyzyjne określenie obowiązków podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności jako spedytorzy, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów w zakresie zlecenia przewozu drogowego. W tym zakresie, wskazane podmioty przed zleceniem przewozu drogowego, będą obowiązane do sprawdzenia posiadania przez przedsiębiorcę, który będzie realizował zlecony przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania transportu drogowego. Ponadto podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem drogowym przed zleceniem przewozu drogowego będą zobowiązane do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowego dokumentu potwierdzającego to zlecenie.

Warto zaznaczyć, że w chwili obecnej przepisy ustawy o transporcie drogowym w pełni nie precyzują obowiązków spoczywających na podmiotach wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności jako spedytorzy, nadawcy lub

podwykonawcy tych podmiotów. Uregulowanie tej materii powinno pośrednio wpłynąć na poprawę sytuacji polskich przedsiębiorców transportu drogowego.

Ponadto ustawa przewiduje wprowadzenie solidarnej odpowiedzialności pośrednika przy przewozie rzeczy oraz każdego podmiotu w łańcuchu podwykonawców za wypłatę należności dla przewoźnika drogowego za realizację zleconego przewozu. Przewoźnik drogowy będzie mógł dochodzić tego roszczenia po upływie terminu zapłaty wynikającego z ustawy lub umowy przewozu. Przepis ten będzie stanowił dodatkowy mechanizm ochrony przewoźników drogowych przed nieuczciwymi podmiotami zlecającymi przewozy.

Dodatkowo poprzez projekt ustawy nastąpi zmiana w zakresie potwierdzenia wymaganej sytuacji finansowej niezbędnej do uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, co pozwoli na skuteczniejszą egzekucja wskazanego wymogu wobec przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy w Polsce.

Jednocześnie projekt ustawy zawiera przepisy wskazujące Główny Inspektorat Transportu Drogowego jako urząd właściwy do utworzenia i prowadzenia rejestru przedsiębiorców posiadających licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Celem prowadzenia rejestru będzie upublicznienie wszystkich podmiotów prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy. Wprowadzenie wskazanego obowiązku ułatwi m.in. przewoźnikom drogowym szybkie sprawdzenie, czy dany podmiot, w tym przypadku pośrednik przy przewozie rzeczy, posiada wymagane uprawnienia do prowadzenia tego rodzaju działalności gospodarczej.

Ad 6. Czy planowane jest wprowadzenie urzędowych terminów płatności za usługi transportowe? Jeśli tak, to kiedy takie rozwiązanie zostałoby wdrożone?

Procedowany obecnie przez Ministerstwo Infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD 18) przewiduje wprowadzenie, w okresie 24 miesięcy, licząc od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu wejścia w życie projektowanej ustawy, że termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie przewozu rzeczy, wyniesie 14 dni. Jednocześnie strony mogą przedłużyć termin zapłaty świadczenia pieniężnego do 30 dni. Skrócenie terminów płatności przewoźnikom drogowym za wykonaną pracę przewozową pozwoli na zachowanie większej płynności finansowej firm transportowych, co ma istotne znaczenie w trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.