# **Stanowisko Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 21 kwietnia 2022 roku w sprawie tematów dotyczących ratowania branży transportu drogowego**

Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego (WRDS) w Województwie Małopolskim zgłasza następujące postulaty mające na celu ratowanie branży transportu drogowego.

1. Pakiet osłonowy dla przedsiębiorców transportu drogowego ograniczający skutki wejścia w życie od 2 lutego br. Pakietu Mobilności oraz polskich regulacji związanych ze zmianą systemu wynagradzania kierowców, w tym w szczególności:
   1. zwrot opłaty paliwowej oraz akcyzy zawartej w cenie paliwa zakupionego na potrzeby wykonywania transportu drogowego i publicznego transportu zbiorowego osób;
   2. zawieszenie części składek odprowadzanych do ZUS w związku ze wzrostem podstawy oskładkowania po zmianie zasad wynagradzania kierowców;
   3. wprowadzenie okresu przejściowego dla firm transportowych w rozliczeniach   
      z ZUS i możliwość zawieszenia kar i odsetek przy nieprawidłowo wyliczonych składkach od wynagrodzeń naliczanych zgodnie z Pakietem Mobilności (według stawek państw członkowskich przez które przejeżdża kierowca/pojazd);
   4. dofinansowanie szkoleń kierowców w ramach zdobywania uprawnień do wykonywania zawodu kierowcy w celu podnoszenia atrakcyjności tego zawodu, w szczególności w aspekcie uzyskania uprawnień zawodowych.

Polski transport drogowy w tym przedsiębiorcy wykonujący przewozy towarów i osób od początku 2022 roku znaleźli się w sytuacji postępującego bardzo szybko kryzysu ekonomicznego, na który obecnie nałożył się kryzys kadrowy spowodowany odpływem kierowców - obywateli Ukrainy do swojego kraju w związku z agresją Rosji na Ukrainę. Polski Ład oraz wdrożenie zasad wynagradzania kierowców zgodnie z Pakietem Mobilności spowodowały wzrost kosztów osobowych w firmach transportowych   
o około 30%. Dodatkowo kryzys ekonomiczny w firmach transportowych pogłębiany jest już prawie 10% inflacją oraz słabnąca złotówką powodująca już prawie 30% wzrost ceny paliwa. Paliwo w kosztach przewoźnika stanowi prawie 35% kosztów ogólnych. Stały wzrost ceny paliwa spowodowany kryzysem wywołanym przez Rosję już   
w końcówce 2021 roku przekłada się dzisiaj ma znaczący wzrost kosztów działania firm transportowych. W polskich przedsiębiorstwach wykonujących międzynarodowy transport drogowy przed 24 lutego br. zatrudnionych było 110 tys. kierowców pochodzenia ukraińskiego. Obecnie według ostrożnych szacunków 25% tych kierowców wyjechało już z kraju lub nie powróciło z urlopów do firm. Tendencja ta utrzymuje się i z dnia na dzień ubywa kierowców w polskich firmach. Ta sytuacja   
w kolejnych tygodniach wojny może doprowadzić do poważnego zmniejszenia potencjału przewozowego polskich firm.

Należy w trybie pilnym zbudować program wsparcia polskich firm polskiej branży transportu, który pozwoli ograniczyć negatywne skutki efektu kryzysu ekonomicznego i kadrowego branży przewozów drogowych. Jako elementy składowe programu wsparcia WRDS w Województwie Małopolskim proponuje:

Ad lit. „a” – Wprowadzić przepisy umożliwiające zwrot przewoźnikom drogowym kwoty opłaty paliwowej zawartej w cenie paliwa zakupionego przez firmy na potrzeby wykonywania działalności transportowej. Opłata paliwowa to obecnie 0,33 zł w cenie paliwa netto. Takie rzeczywiste zmniejszenie ceny netto paliwa poprawiłoby sytuację kosztową firm transportowych.

Ad lit. „b” - Wprowadzić przepisy umożliwiające czasowe zawieszenie części składek (np. do końca 2022 roku) odprowadzanych przez firmy do ZUS w związku   
z drastycznym wzrostem podstawy oskładkowania wynagrodzenia kierowców po zmianie zasad wynagradzania kierowców wynikających z nowych przepisów ustawy   
o czasie pracy kierowców wdrażających Pakiet Mobilności. Wzrost wynagrodzeń dla kierowców na poziomie netto o około 30% spowoduje poważny kryzys w firmach transportowych.

Ad lit. „c” – Zmiany systemu podatkowego oraz zasad wynagradzania kierowców wyliczanego na podstawie składowych wynikających z wysokości wynagrodzenia   
w państwach UE, przez które kierowca będzie wykonywał przewóz drogowy mogą powodować nieprawidłowości w wyliczeniach zarówno podstawy oskładkowania jak   
i samej wysokości składek. Dlatego niezbędne jest wprowadzenie okresu przejściowego dla firm transportowych w rozliczeniach z  ZUS (np. do końca bieżącego roku podatkowego), który umożliwi korektę wszystkich błędów i uregulowania ewentualnych zaległości bez nakładania kar oraz bez karnych odsetek. Takie podejście pozwoli przedsiębiorcom wdrożyć nowe systemy naliczania wynagrodzeń z uwzględnieniem wszystkich warunków i składowych jego wyliczania. Firmy dostarczające oprogramowanie do ustalania wysokości wynagradzania dopiero po   
2 lutego br. mogły rozpocząć pełne przygotowania i testy tych programów, ponieważ dopiero 26 stycznia br. odpowiednią ustawę w tej sprawie podpisał Prezydent RP. Na dziś nie są znane wszystkie składowe wynagrodzenia wyliczanego na podstawie stawek obowiązujących w innych państwach UE. Skalę problemów związanych   
z prawidłowym naliczeniem wynagrodzeń kierowcom w transporcie międzynarodowym zmniejszyłoby wprowadzenie jednolitego wskaźnika kosztu diety zagranicznej jako podstawy do wyliczenia kwoty obniżenia podstawy składki ZUS i podatku dochodowego.

Ad lit. „d” Transport potrzebuje nowych kadr, szkolnictwo branżowe w zawodzie kierowca mechanik odradza się po kilkunastu latach niebytu w systemie oświaty. Niedostateczne finansowanie szkolenia w zawodzie kierowca mechanik z uwagi na specyfikę i wysokie koszty szkolenia wstrzymuje decyzje organów zarządzających szkołami branżowymi do uruchamiania szkolenia w tym zawodzie. Kłopoty finansowe obywateli obecnie także związane z szalejąca inflacją (wysokie koszty kredytu) blokują wejście do zawodu poprzez szkolenie indywidualne osób potencjalnie zainteresowanych pracą w tym zawodzie. Niezbędne jest pilne zbudowanie systemu finansowania szkoleń kierowców w ramach zdobywania uprawnień do wykonywania zawodu kierowcy.

1. Waloryzacja opłat za badania techniczne pojazdów. Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów wykonujących badania techniczne w procesie dopuszczenia do ruchu drogowego oraz okresowe badania techniczne działają na podstawie przepisów Ministra Infrastruktury i opłat ustalonych rozporządzeniem z 2004 roku. Stały coroczny wzrost kosztów działalności oraz obecny lawinowy wzrost kosztów nośników energii (energia elektryczna i gaz) doprowadził branżę do finansowej zapaści.

Szczególne znaczenie w przewozach drogowych oraz codziennym użytkowaniu pojazdów w ruchu drogowym ma bezpieczeństwo. Zapewnienie bezpieczeństwa to niezależnie od zasad bezpiecznego użytkowania i kierowania pojazdem sprawny   
i jednoznaczny system oceny technicznej pojazdów. Stacje kontroli pojazdów, które pracują w realiach cen urzędowych z 2004 roku realizują obecnie wyłącznie misję społeczną, ponieważ trudno mówić o rachunku ekonomicznym. Tylko wzrost inflacyjny kosztów działalności w tym okresie wyliczony na podstawie współczynnika GUS to ponad 50%. W rzeczywistości realny wzrost kosztów działania stacji to ponad 120%. WRDS w Województwie Małopolski wnioskuje   
o pilne przeprowadzanie przez Ministra Infrastruktury waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów. Należy podjąć takie działanie nie tylko w celu ochrony przedsiębiorstw przed upadkiem, ale przede wszystkim dla zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

1. Wypracowanie długofalowego programu wsparcia branży w zakupie pojazdów niskoemisyjnych w związku z kolejnymi ograniczeniami CO2 od środków transportu drogowego.

Globalne działania i przepisy które mają na celu ochronę klimatu i powietrza nieuchronnie zbliżają przewoźników drogowych do wymiany taboru na ekologiczny i niskoemisyjny. Możliwe, że obecny kryzys gospodarczy wywołany agresją Rosji na Ukrainę i totalne rozregulowanie rynku paliw energetycznych odsunie trochę   
w czasie wszystkie zaplanowane na najbliższe lata rewolucyjne ograniczenia emisji CO2, jednak kierunek ten będzie kontynuowany. Przedstawiony aspekt walki   
o ekologię w transporcie nie zmienia kierunku działania, jedynie można stwierdzić, że daje trochę więcej czasu polskiemu transportowi na dostosowanie się do tych zmian. Branża potrzebuje dwóch kluczowych obszarów wsparcia w tym zakresie:

* Działania bieżącego w celu obniżenia kosztów działania firm, które zakupiły ekologiczne środki transportu, żeby utrzymać je na rynku w ostrej fazie „kryzysu gazowego”. Firmy te zakupiły pojazdy ekologiczne płacąc za nie, z uwagi na zastosowane technologie, przeważnie podwójną cenę w odniesieniu do tradycyjnych zasilanych dieslem samochodów ciężarowych. Cena paliwa gazowego w momencie zakupu tych pojazdów umożliwiała ich normalną ekonomiczną eksploatację w firmach. Aktualnie ceny paliwa gazowego wzrosły ponad 7-krotnie. Firmy nie są w stanie zakupić w tej cenie paliwa dla zapewnienia rachunku ekonomicznego wykonywania przewozów tymi pojazdami. Pojazdy stoją w bazach, a firmy znajdują się na granicy bankructwa.
* Długofalowego w celu zbudowania systemu wsparcia zakupu pojazdów ekologicznych przez bezpośrednią dotację celową lub zwrot części kosztów zakupu takich pojazdów. Niezbędne jest systemowe regulowanie rynku sprzedaży ekologicznych pojazdów do przewozu ładunków we wszystkich kategoriach homologacyjnych rozpoczynając od pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony oraz traktowanie na równych zasadach dopłat do zakupu środków transportu ciężkiego pojazdami o dmc powyżej 12  ton. Kształtowanie polityki cenowej paliw gazowych, które nie mogą być poddane bezkrytycznej grze rynkowej nawet w warunkach tak głębokiego kryzysu energetycznego jak obecnie.