

TLP-25/2016/JR

Pan **Marek Kuchciński**
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Stanowny Panie Marszałku,

Nawiązując do skierowania pod obrady Sejmu RP poselskiego projektu ustawy *o Funduszu Dróg Samorządowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw* (druk nr 1712), jak również mając na względzie brak konsultacji społecznych projektu przesyłam na ręce Pana Marszałka stanowisko związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Projektowana ustawa zakłada wprowadzenie opłaty drogowej od paliw silnikowych oraz gazu, w wysokości od 200 do 369,69 zł za 1000 litrów. Stawki te będą podlegały podwyższeniu, w kolejnych latach w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług. Opłata drogowa będzie stanowiła przychód Funduszu Dróg Samorządowych oraz Krajowego Funduszu Drogowego.

W naszej opinii przyjęcie tego rodzaju rozwiązania wymaga przeprowadzenia pogłębionych analiz wpływu na zarówno na gospodarkę, jak i realnych wpływów obydwu funduszy z tego tytułu. Brak takiej analizy może spowodować, że zamiast projektowanych wpływów budżet państwa odnotuje straty.

Przede wszystkim należy podkreślić, że projektowana ustawa będzie miała ogromny wpływ na funkcjonowanie branży transportowej. Obecnie ok. 38% kosztów polskich firm transportowych stanowią koszty paliwa. Jest to więcej niż w innych krajach Unii Europejskiej, jak chociażby we Francji (24%), Niemczech (35%), Danii (26%), Holandii (35%) czy na Węgrzech (30%). Ponadto, firmy transportowe obciążone są innymi opłatami na rzecz państwa, które zasilają Krajowy Fundusz Drogowy, w ramach systemu Viatoll, czy podatek od środków transportu na rzecz samorządu lokalnego. Wpływy Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłat drogowych w ciągu 5 lat wyniosły ponad 6 mld zł, zaś największy udział w wypracowaniu tej sumy miały pojazdy zarejestrowane w Polsce (ok. 60% wszystkich zarejestrowanych w systemie pojazdów). Kolejną daniną opłacaną przez firmy transportowe jest opłata paliwowa, z której wpływy zasilają Krajowy Fundusz Drogowy. Od momentu jej wprowadzenia w 2004r. opłata ta wzrosła ze 105 zł do 288 zł za 1000 litrów oleju napędowego.

Pragniemy w tym miejscu zauważyć, że według raportu holenderskiego ośrodka badawczego CE Delft pt. „Infrastruktura i pokrycie zewnętrznych kosztów przez transport drogowych na drogach UE28”, europejski sektor transportu drogowego w różnego

rodzaju opłatach bezpośrednich i pośrednich pokrywa 130% kosztów użytkowania dróg. Dalsze zwiększanie obciążeń tego sektora może prowadzić do jego zapaści.

Branża transportowa charakteryzuje się niewielką rentownością – marże kształtują się na poziomie 2-3%. Dlatego też, tego rodzaju znacząca podwyżka kosztów, szczególnie przy długoterminowych kontraktach będzie oznaczała dla przewoźników starty bądź konieczność poszukiwania tańszego paliwa w innych krajach, co pozwoli na ocalenie jakichkolwiek zysków. Po podwyżce znacznie atrakcyjniejsze ceny oleju napędowego będą oferowały nie tylko Rumunia, Litwa, Łotwa, Estonia, Słowacja, Czechy, ale również Hiszpania i Luksemburg. Wyrażamy głęboką obawę, że przedsiębiorcy chcąc ratować rentowność swoich przedsiębiorstw i miejsca pracy w sektorze, zdecydują się na tankowanie ciężarówek poza granicami naszego kraju, co przyniesie odwrotny od zakładanego skutek – tj. spadek wpływów budżetu państwa z tytułu akcyzy i opłat paliwowych.

Nie można także zapominać, że zwiększone koszty transportu związane z podniesieniem ceny paliwa, odczują wszyscy obywatele w cenach transportowanych produktów.

Pragniemy zwrócić uwagę, iż polska branża transportowa znalazła się w niekorzystnej sytuacji w związku z protekcjonistycznymi działaniami niektórych państw Zachodniej Europy, które zwiększają koszty operowania na europejskim rynku. Polski rząd zdecydowanie przeciwstawia się tym tendencjom na forum Unii Europejskiej, dlatego niezrozumiałym jest dla nas działanie Parlamentu, które koliduje z deklaracjami wsparcia w trudnej sytuacji dla branży.

Mając na względzie powyższe, apelujemy do Pana Marszałka o zlecenie pogłębionej analizy wpływu na gospodarkę niniejszego projektu ustawy w perspektywie najbliższych kilku lub kilkunastu lat oraz racjonalną modyfikację tego projektu lub wycofanie się z prac nad nim. Jednocześnie, w przypadku przyjęcia zaproponowanego rozwiązania, zwracamy się z prośbą o rozważenie wprowadzenia mechanizmu kompensacyjnego dla firm transportowych, umożliwiającego odliczenie przez nie całości lub przynajmniej części poniesionych opłat od podatku dochodowego.

Z poważaniem

Prezes
Transport i Logistyka Polska

Maciej Wronski