

Warszawa, 10 grudnia 2018 r.

Pan **Marek Chodkiewicz**
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Działając w imieniu związku pracodawców Transport i Logistyka Polska zwracam się do Pana Ministra o rozważenie podjęcia działań mających na celu utrzymanie konkurencyjności polskiego sektora logistyki i transportu na europejskim rynku.

I. Jednym z wyzwań przed którymi stoi nasza branża są rozwiązania i technologie wdrażane w innych państwach europejskich, których są niedostępne dla polskich przedsiębiorców albo ich wykorzystanie jest bardziej kosztowne niż dla przedsiębiorców zagranicznych.

1. Do takich rozwiązań należy **dopuszczenie do ruchu po wyznaczonych drogach pojazdów o długości 25,25 metra**. Jako przykład można wskazać wykorzystanie takich pojazdów w przewozach rzeczy w Niemczech (pod nazwą Gigaliner), w państwach Beneluksu (pod nazwą Eurocombi) oraz w państwach skandynawskich. Dodatkowo w niektórych państwach **możliwe jest zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej takich pojazdów do 60 ton**. Zastosowanie takich pojazdów umożliwi poprawę efektywności dostaw (mniejsza emisja spalin /w tym CO₂/, oszczędność paliwa, mniejsza liczba kierowców zaangażowanych w przewóz tej samej masy towaru). Brak takich rozwiązań w Polsce oznacza większe koszty dla naszej gospodarki narodowej w porównaniu do innych państw, a także mniejszą konkurencyjność polskiej branży logistyczno-transportowej.

W naszej ocenie istnieje możliwość wdrożenia takich rozwiązań na polskiej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Umożliwiłyby to połączenie z rynkiem niemieckim do którego wykonujemy największą liczbę przewozów w eksporcie towarowym, a także przewozy pomiędzy polskimi centrami logistycznymi, hubami i terminalami lądowymi. Dlatego też w pierwszej kolejności proponujemy zmianę ustawy Prawo o ruchu drogowym, w celu umożliwienia przeprowadzenia odpowiednich testów i badań drogowych na wzór 5-letnich badań przeprowadzonych w Niemczech. Z naszej strony deklarujemy możliwość udziału firm członków TLP w takich badaniach i zakupu pojazdów testowych.

2. Kolejną kwestią wymagającą podjęcia niezwłocznych działań jest **unijny program ograniczenia emisji CO₂ w transporcie drogowym**, będący przedmiotem zaawansowanych prac legislacyjnych. Ponieważ pojazdy niskoemisyjne są znacznie droższe od pojazdów zasilanych w tradycyjny sposób, w większości państw członkowskich Unii Europejskiej podjęto konkretne działania mające na celu zwiększenie ich dostępności dla przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe. Dla przykładu można wskazać Francję, gdzie do zakupu każdego niskoemisyjnego ciągnika siodłowego dopłata wynosi aż do 16 tysięcy euro. Podobne rozwiązanie jest w Niemczech, gdzie dotacja na każdy pojazd wynosi 12 tysięcy euro. Dodatkowo w Niemczech od 1 stycznia 2019 roku pojazdy niskoemisyjne zwolnione będą całkowicie z opłat drogowych w systemie Toll Collect. Ponieważ zdolność kapitałowa polskich



przewoźników jest kilkakrotnie niższa od przewoźników z tzw. starej Unii, to przy jednoczesnym pozbawieniu wsparcia na poziomie adekwatnym do wsparcia w innych państwach, polscy przedsiębiorcy stracą dotychczasową pozycję dysponując mniej zaawansowanym technicznie i bardziej kosztownym w eksploatacji taborem.

Uważamy, że w tej sytuacji polski **Rząd powinien skierować część środków finansowych z funduszu niskoemisyjnego na dopłaty do zakupu niskoemisyjnych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych**. Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska wystosował w tej sprawie pismo do Ministra Energetyki Krzysztofa Tchórzewskiego. Prosimy o silne wsparcie w tej inicjatywie TLP przez Ministerstwo Infrastruktury. Pozytywnym elementem zmniejszającym dystans do przewoźników z innych państw byłoby wprowadzenie:

- **stawki zerowej** opłaty za korzystanie z dróg objętych systemem elektronicznego poboru opłat **dla pojazdów niskoemisyjnych**, oraz
 - wprowadzenia **niższej stawki opłat dla pojazdów z silnikami klasy EURO 6**.
3. Już prawie wszystkie państwa europejskie wprowadziły dla przewoźników drogowych **zwrot różnicy pomiędzy realnie pobieraną akcyzą a jej minimalną stawką określoną w przepisach dyrektywy Rady 2008/118/WE** w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego. W 2018 r. jako jedno z ostatnich państw rozwiązanie takie wprowadziła Chorwacja.

W naszej ocenie brak takiego rozwiązania w Polsce jest kolejnym czynnikiem pogarszającym konkurencyjność polskiego transportu drogowego w stosunku do zagranicznych przewoźników. Dlatego też zwracamy się z uprzejmą prośbą o podjęcie wspólnej inicjatywy legislacyjnej Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Finansów, aby **wprowadzić w naszym kraju instytucję zwrotu akcyzy paliwowej**.

4. Dość duży niepokój budzi u nas kwestia wdrożenia **nowych technologii związanych z pojazdami samochodowymi i zespołami pojazdów, takich jak: „Truck platooning” i pojazdy autonomiczne** w transporcie drogowym. W naszej ocenie niezbędne jest podjęcie prac badawczych i analitycznych dotyczących zdiagnozowania potrzeb w tym zakresie (łączość 4G i w przyszłości 5G, wyposażenie sieci drogowej w infrastrukturę ITS, bariery prawne etc.). Takie działania są już realizowane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, a wszelkie krajowe zaniechania mogą spowodować w przyszłości duży dystans technologiczny zmniejszający naszą konkurencyjność.

Jeżeli takie działania zostały już podjęte, to w takim przypadku prosilibyśmy o przekazanie informacji na temat zakresu i zaawansowania prac. Ze strony Transport i Logistyka Polska deklarujemy pełne wsparcie wraz z ewentualnym uczestnictwem naszych członków w testach wspomnianych wyżej technologii.

II. Kolejną kwestią, którą chcielibyśmy zasygnalizować Panu Ministrowi jest **niewystarczająca i zbyt słabo wyposażona infrastruktura parkingowa** na polskiej sieci drogowej. Jest to szczególnie ważne w kontekście prowadzonych unijnych prac nad Pakietem mobilności, gdzie warunki odbioru wypoczynku tygodniowego zdeterminowane będą poprzez miejsce postoju pojazdu. Brak z jednej strony sieci miejsc noclegowych, a z drugiej strony brak odpowiednio wyposażonych i bezpiecznych parkingów (w przyszłości certyfikowanych) może ograniczyć polskie zdolności przewozowe, uniemożliwiając tygodniowe wypoczynki będących w trasie kierowców.

Uważamy, że **istniejące programy budowy i modernizacji dróg krajowych, autostrad i dróg ekspresowych powinny być zweryfikowane pod kątem zwiększenia liczby parkingów dostępnych dla**

transportu drogowego, a także ich właściwego wyposażenia (infrastruktura sanitarna i socjalna, izolacja akustyczna od ruchu drogowego, urządzenia techniczne poprawiające bezpieczeństwo, w tym oświetlenie, monitoring oraz łączność ze służbami odpowiedzialnymi za porządek i bezpieczeństwo).

Należy także rozważyć zmianę warunków technicznych dla dróg publicznych pod kątem wyposażenia miejsc parkingowych, a także możliwość zmiany przepisów w celu nałożenia obowiązku budowy miejsc parkingowych dla pojazdów o dmc pow. 3,5 t na inwestorów budujących miejsca związane z obsługą podróżnych (motele, restauracje, bary etc.). Taki obowiązek powinien dotyczyć inwestycji mających dostęp do dróg krajowych i wojewódzkich poza obszarem zabudowanym.

III. Istotnym problemem zmniejszającym efektywność działalności gospodarczej polskich firm transportu drogowego jest **przewlekłość procedur administracyjnych związanych z uzyskaniem dokumentów wymaganych przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych** (w szczególności dotyczy to wypisów z licencji oraz świadectw kierowców). Generuje to dodatkowe koszty takie jak koszty utrzymania stojącego pojazdu oraz wynagrodzenia kierowców, którzy nie mogą wykonywać pracy przewozowej. Ze względu na skalę wydawanych dokumentów (w 2017 roku wydano **230 582 wypisów z licencji** oraz **46 138 świadectw kierowców**) oraz czas średni czas oczekiwania przewlekłość procedur generuje straty dla polskiej branży przewozów drogowych w wysokości ponad **1,5 miliarda złotych** rocznie.

Zdajemy sobie sprawę, że Główny Inspektor Transportu Drogowego i podlegli mu pracownicy podejmują wszelkie możliwe działania mające na celu usprawnienie pracy Biura Transportu Międzynarodowego, niemniej przy stale zwiększającej się liczbie dokumentów, liczbie obsługiwanych przedsiębiorstw, a także w niedalekiej przyszłości przy rozszerzeniu zakresu regulacji transportowych na pojazdy o dmc poniżej 3,5 tony (co wynika z kierunku unijnych prac nad Pakietem mobilności), nie ma jakiegokolwiek szansy na rozwiązanie problemu przewlekłości prowadzonych procedur.

Należy zwrócić także uwagę, na fakt, iż ograniczenie miejsc wydawania dokumentów transportowych do jednego punktu w Warszawie stanowi kolosalne utrudnienie dla przewoźników z peryferyjnych województw. W przypadku błędów w złożonej dokumentacji lub konieczności złożenia dodatkowych wyjaśnień dochodzi zwłoka i koszty związane z odległością pomiędzy siedzibą ich przedsiębiorstw a warszawskim biurem GITD.

Dlatego też prosimy o rozważenie możliwości zmian systemowych, aby **procedury związane z dostępem do rynku międzynarodowych przewozów drogowych przenieść na poziom regionalny lub wojewódzki** - np. do kompetencji wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, przy jednoczesnym zasileniu kadrowym tej formacji kontrolnej. Ułatwiłoby to dostęp do urzędu dla przewoźników z całej Polski, umożliwiłoby weryfikację spełniania warunków do wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także stworzyłoby to miejsca pracy w innych niż mazowieckie regionach naszego Kraju.

Do innych pożądaných zmian systemowych związanych z uproszczeniem procedury i co za tym idzie skróceniem czasu oczekiwania na dokumenty zaliczyć można **wprowadzenie możliwości przedstawiania numeru rejestracyjnego nowego pojazdu już po otrzymaniu wypisu z licencji, przed jego pierwszym wyjazdem w celu wykonania przewozu drogowego**. Pozwoliłoby to wcześniej uzyskać wypis z licencji, jeszcze przed odbiorem pojazdu od dostawcy i przed jego zarejestrowaniem, co także zabiera czas.

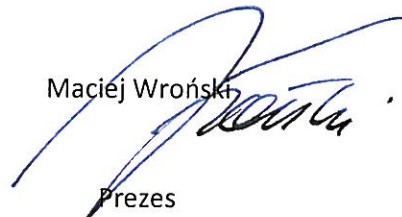
IV. Bardzo poważnym **problemem jest brak kierowców**. Według zrealizowanego na zlecenie TLP raportu PWC z 2016 r. szacuje się, że do 2025 roku deficyt kierowców wyniesie około 250 tysięcy osób. **Istniejącą lukę można częściowo uzupełniać zatrudniając kierowców spoza Unii Europejskiej, a nawet**

spoza Europy. Już dziś zatrudniamy w transporcie międzynarodowym ponad 50 tysięcy takich osób. Większość z nich to kierowcy z Ukrainy lub Białorusi. Niestety rynek pracy tych dwóch państw powoli zaczyna się wyczerpywać i to powoduje, że w niedalekiej przyszłości prawdopodobnie będziemy zmuszeni poszukiwać pracowników także w Azji południowo-wschodniej, a w szczególności w państwach zbliżonych kulturowo do Europy (np. Filipiny, gdzie dominuje ludność wyznania katolickiego na co dzień posługująca się językiem angielskim).

Wśród wielu problemów związanych z legalizacją ich pobytu i pracą w Polsce jest kwestia wymiany posiadanych przez te osoby uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi na polskie prawo jazdy. Istniejące ogólne procedury charakteryzują się znaczną przewlekłością załatwiania takich spraw. Czas oczekiwania na weryfikację i potwierdzenie posiadanych przez zagranicznych kierowców uprawnień trwa nawet kilkanaście miesięcy. Dlatego też zwracamy się z uprzejmą prośbą o podjęcie działań mających na celu **zawarcie dwustronnych umów o wzajemnym uznawaniu praw jazdy pomiędzy Polską a poszczególnymi państwami Azji południowo-wschodniej**. Dodatkowo ze względu na fakt, iż część kierowców z tych państw pracowało w wysoko rozwiniętych państwach położonych na półwyspie arabskim (Zjednoczone Emiraty Arabskie, Kuwejt i Arabia Saudyjska) należałoby w naszej ocenie zawrzeć identyczne umowy z tymi państwami.

Z wyrazami szacunku

Maciej Wroński



Prezes

Transport i Logistyka Polska