



Warszawa, 18 kwietnia 2020 r.

Pan Łukasz Szumowski

Minister Zdrowia

Szanowny Panie Ministrze,

Nawiązując do zamieszczonego na stronach Ministerstwa Zdrowia projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii, chciałbym przekazać Panu Ministrowi następujące uwagi związku pracodawców Transport i Logistyka Polska:

1. w § 2 ust. 10 proponujemy zmianę brzmienia pkt 5 na następującą:

„5) przez kierowców wykonujących przewóz drogowy:

- a) pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony w transporcie drogowym rzeczy oraz niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy,*
- b) pojazdami samochodowymi o liczbie miejsc od 7 do 9 osób:*
 - w transporcie drogowym osób*
 - wykorzystywanymi do przewozu kierowców, o których mowa pkt 3 lit. a lub b.”*

UZASADNIENIE

Istotną rolę w międzynarodowych przewozach osób są przewozy wykonywane samochodami osobowymi o liczbie miejsc od 7-9. Przewoźnicy wykonujący taki transport posiadają licencję na podstawie art. 5b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Do chwili wydania w dniu 3 kwietnia br. komunikatu Ministerstwa Infrastruktury stanowiącego wykładnię zakresu przedmiotowego wyrazów „wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego” kierujący ww. pojazdami nie byli kierowani na kwarantannę. Nie podzielając zbyt wąskiej naszym zdaniem interpretacji Ministerstwa Infrastruktury, chcemy jednak aby kwestia ta została jednoznacznie rozstrzygnięta nie budzącym wątpliwości przepisem, stąd nasza propozycja rozszerzenia zapisów pkt 5 w § 2 ust. 10 projektu rozporządzenia.

Kwestia zwolnienia kierowców wykonujących takie pasażerskie przewozy ma bardzo duże znaczenie ekonomiczne. Dla przykładu takimi właśnie pojazdami wracają kierowcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy do kraju w celu odbioru tygodniowego odpoczynku. Są to albo pojazdy przewoźnika świadczącego usługi przewozu pasażerskiego albo pojazdy własne przewoźnika rzeczy. Przy konieczności przewożenia kilku kierowców autobusem taka operacja byłaby nieoptymalna ekonomicznie.

Zwracamy jednocześnie uwagę, że z punktu widzenia epidemiologicznego wymóg kwarantanny dla takiego kierowcy nie ma sensu. Po pierwsze, jego pasażerowie są w wielu przypadkach zwolnieni z kwarantanny ex lege (dotyczy to kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy

powracających do Polski), a po drugie po wprowadzeniu wymogu zakrywania ust i nosa ewentualne zagrożenie zostało zminimalizowane. Stąd powyższa propozycja zmiany brzmienia ww. proponowanego przepisu.

2. proponujemy skreślenie § 12.

UZASADNIENIE

Zawieszanie obsługi interesantów przez terenowe organy administracji publicznej jest jedną z najbardziej odczuwalnym barier w wykonywaniu przez przedsiębiorców działalności gospodarczej. Większość urzędów jest pozamykana nawet wtedy, gdy nie istnieje jakiegokolwiek podejrzenie, aby któryś z pracowników mógł być zarażony. Także w przypadku procedur, gdzie byłoby możliwe podjęcie pracy zdalnej, spotykamy się z beztróskim zaniechaniem wykonywania zadań na rzecz obywateli i innych podmiotów.

Jako przykład można tutaj wskazać pracę wydziałów komunikacji, które odmawiają obsługi interesantów, także w kluczowych dla naszej branży sprawach, jaką jest rejestracja pojazdów i wycofywanie ich z ruchu.

W Tarczy Antykryzysowej wprowadzono pewne mechanizmy korygujące ten stan rzeczy, w tym przedłużenie terminów ważności dokumentów lub posiadanych uprawnień, niemniej są one niewystarczające. Nie rozwiązują bowiem problemów gospodarczych wywołanych brakiem konkretnej decyzji administracyjnej i brakiem związanych z nią dokumentów.

Dotyczy to m.in. kwestii związanych z przeniesieniem prawa własności pojazdu. Brak niezbędnych dokumentów potwierdzających taki stan rzeczy, w tym prawo do dysponowania przedmiotem transakcji, uniemożliwia wykorzystanie tego pojazdu w prowadzonej działalności gospodarczej.

Innym przykładem jest odbiór inwestycji budowlanych - inspektorzy nadzoru budowlanego korzystając z pretekstu, jakim jest epidemia COVID-19, zawieszają postępowania w sprawie uzyskania pozwolenia na użytkowanie budynku. Powodem ma być ich obawa przed zarażeniem się w trakcie kontroli inwestycji, która to jest niezbędnym elementem postępowania w tej sprawie. Powoduje to wymierne straty dla inwestorów, którymi są nie tylko przedsiębiorcy i obywatele, ale także podmioty prawa publicznego.

Dlatego też, ze względu na deklarowane stopniowe znoszenie restrykcji koniecznym wydaje się nam uchylenie podstawy prawnej pozwalającej na zawieszania działalności organów administracji publicznej. Szczególnie że skoro w handlu można wprowadzać procedury ograniczające możliwość rozprzestrzeniania się COVID-19, to tym bardziej powinno to być możliwe w urzędach, bez których działania przedsiębiorcy zmuszeni są stopniowo wygaszać lub ograniczać prowadzoną działalność gospodarczą.

3. w § 13 proponujemy rozważenia zmiany brzmienia ust. 2 na następujące:

„2. Ograniczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie stosuje się do spotkań i zebrań związanych z wykonywaniem czynności zawodowych lub zadań służbowych, lub pozarolniczej działalności gospodarczej, lub prowadzeniem działalności rolniczej lub prac w gospodarstwie rolnym, a także do szkoleń zawodowych osób dorosłych.”

UZASADNIENIE

Wprawdzie przepisy ustaw epizodycznych zwanych kolejnymi „Tarczami Antykryzysowymi” kolejno regulują kwestie przedłużania uprawnień zawodowych dla osób, które je posiadają, nie mniej wciąż nie rozwiązana pozostaje kwestia rekrutacji nowych pracowników, w szczególności wobec zwiększonej przez COVID-19 absencji, rotacji i innych negatywnych zjawisk, które dotyczą wysokokwalifikowanych osób jak: kierowcy, operatorzy maszyn budowlanych, operatorzy wózków widłowych i wielu innych.

Aby móc zatrudnić takie osoby, muszą one przejść stosowne szkolenie. Obowiązujący obecnie zakaz zgromadzeń i jego wykładnia niemożliwia prowadzenie zajęć dla nawet dla kilku osób i to przy zachowanych wszelkich środkach ostrożności - maski, rękawiczki, dostępne płyny do dezynfekcji, odstęp 1,5 metra pomiędzy uczestnikami szkolenia.

Dlatego też proponujemy odpowiednią modyfikację § 13 ust. 2.

4 w § 16 proponujemy alternatywnie w ust. 1 skreślenie pkt 2 albo dodanie po ust. 1 ustępu 1a w brzmieniu:

„1a. ograniczenia liczby przewożonych osób, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 nie stosuje się w przypadku przewozów na liniach komunikacyjnych o ile:

- 1) pojazd wyposażony jest w dyspensery z płynami do dezynfekcji dostępnymi dla pasażerów i kierowcy,*
- 2) pokładowe toalety są wyłączone z użycia,*
- 3) przewoźnik zapewnia sprzątkanie i dezynfekcję pojazdu wykonywane po każdym przejeździe pojazdu, co najmniej raz na dobę,*
- 4) pasażerowie przed wejściem na pokład dezynfekują ręce i otrzymują środki ochrony osobistej rękawiczki i maski.”*

UZASADNIENIE

Proponowane brzmienie § 16 projektowanego rozporządzenia stanowi de facto odzwierciedlenie § 17 rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2020 r. poz. 658, z późn. zm.). Projektowany przepis różni się jednak od obecnej regulacji brakiem terminu obowiązywania wprowadzonej nim restrykcji. Zamiast do 19 kwietnia 2020 r. wprowadzone ograniczenia mają obowiązywać od odwołania. Mając na uwadze społeczno-gospodarcze efekty tej restrykcji jej obowiązywanie powinno być ograniczone czasowo.

Pragniemy ponadto wskazać, że w ramach stopniowego znoszenia restrykcji koniecznym wydaje się nam uchylenie ograniczenia wskazanego w § 16 ust. 1 pkt 2 projektowanego rozporządzenia, tj. limitowania liczby pasażerów w transporcie zbiorowym do połowy liczby miejsc siedzących lub wyłączenie jego stosowania w przypadku zastosowania określonych środków przeciwdziałających rozprzestrzenianiu się COVID-19. Zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom i personelowi może być dokonywane za pomocą różnorodnych działań, m.in. takich jak zaproponowane przez nas w nowym przepisie ust. 1a.

Należy wskazać, że w miarę znoszenia ograniczeń zgodnie z planem przedstawionym 16 kwietnia 2020 r., zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego zacznie rosnać (w pierwszym rzędzie będą to przewozy pracowników). Jednak świadczenie takich usług przy istnieniu ww. restrykcji nie będzie mogło opłacać się, bowiem tak znaczące ograniczenie podaży miejsc prowadzi do utraty ekonomicznego sensu świadczonych usług.

5. w § 17 ust. 2 po pkt 1 proponuje się dodanie pkt 1a w brzmieniu:

1a) pojazdu samochodowego w transporcie drogowym rzeczy, w którym przebywa lub porusza się dwie osoby stanowiące załogę wieloosobową, o której mowa w art. 4 lit. o rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

UZASADNIENIE

W projekcie zaproponowane brzmienie § 17 wciąż skutkuje obowiązkiem zakrywania ust i nosa przez kierowców wykonujących swoją pracę w systemie załogi wieloosobowej, o której mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

W praktyce - ze względu na liczbę miejsc do spania w kabinie pojazdu - kierowcy mogą pracować w załodze dwuosobowej. Przebywają oni prawie 24 godziny na dobę w tej samej przestrzeni przez kilka lub nawet kilkanaście dni. Tam wspólnie pracują, śpią i spożywają posiłki. Dotyczy to w szczególności międzynarodowych przewozów drogowych, gdzie praca wykonywana jest niejednokrotnie na bardzo długich dystansach, a na parkingach i w ich pobliżu nie ma zewnętrznych miejsc noclegowych.

W tym stanie rzeczy przedmiotowy obowiązek wydaje się mijać ze swoim celem. Trudno bowiem przypuszczać, że możliwe jest spożywanie posiłków z zakrytymi ustami lub też spać unikając zsunęcia się z twarzy osłony nosa i ust. Nie ma także możliwości wyegzekwowania obowiązku poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, gdzie kierowcy przebywają przez większą część swojej pracy.

Dlatego też proponujemy dodanie wskazanego wyżej przepisu, który zwalniałby załogę dwuosobową z takiego obowiązku.

Z wyrazami szacunku

Maciej Wroński

(-)

Prezes

Transport i Logistyka Polska