



Stanowisko polskich pracodawców branży transportu drogowego w sprawie przewozów wykonywanych przez nieunijnych przewoźników

Tocząca się za wschodnią granicą Polski wojna wywołana rosyjską agresją na Ukrainę wymaga wsparcia ze strony wszystkich demokratycznych państw oraz organizacji międzynarodowych, w tym Unii Europejskiej i Polski.

Jednym z warunków skutecznej obrony przed rosyjskim agresorem jest zapewnienie ciągłości dostaw związanych zarówno ze wsparciem dla walczących w obronie swojej ojczyzny sił zbrojnych Ukrainy, jak i z umożliwieniem funkcjonowania ukraińskiej gospodarki. Dlatego ze zrozumieniem i z akceptacją przyjęliśmy decyzję władz Unii Europejskiej o czasowej liberalizacji przewozów dwustronnych do i z Ukrainy, oraz o związanym z tymi przewozami prawie wolnego tranzytu dla ukraińskich przewoźników.

Z liberalizacją przewozów dwustronnych, wiążą się niestety w sposób pośredni zjawiska, których nie możemy zaakceptować. Należy do nich niezgodne z polskim i unijnym prawem wykonywanie przez niektórych Ukraińskich przewoźników przewozów kabotażowych oraz przewozów Polska - kraje trzecie.

Wykonywanie nielegalnych przewozów kabotażowych oraz przewozów do i z państw trzecich jest czynem nieuczciwej konkurencji, niemającym nic wspólnego ze wsparciem walczącej Ukrainy. Powoduje to także niepotrzebne napięcia społeczne, czego przykładem jest protest kilkudziesięciu przewoźników na drodze prowadzącej do przejścia granicznego w Koroszczyne.

Ten realny problem społeczno-gospodarczy jest wykorzystywany do prób tworzenia konfliktów między przedsiębiorcami polskimi i ukraińskimi, a także między społeczeństwem polskim i ukraińskim. Tworzenie tego typu napięć społecznych leży w interesie Rosji, a nie Polski. Konflikt ten próbują podsycić także niektórzy polscy politycy, w celu pozyskania elektoratu w nadchodzących polskich wyborach do Sejmu i Senatu.

W naszej ocenie zjawiska nieuczciwej konkurencji, w tym wykonywanie nielegalnych przewozów kabotażowych oraz przewozów do i z krajów trzecich, związane jest z systemową słabością polskich służb kontrolnych. Brak dostatecznej ilości inspektorów transportu drogowego na drogach, Brak kontroli nocnych, brak możliwości centralnego dysponowania i zarządzania zasobami przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, to wszystko wymaga w naszej ocenie jak najszybszej sanacji.

Potrzebne są zmiany regulacyjne, które m.in. zamienią dotychczasową Inspekcję Transportu Drogowego w służbę mundurową wykonującą swoje zadania przez 24 godziny na dobę. A w ślad za tym powinny iść decyzje o charakterze budżetowym, pozwalające na zwiększenie liczby inspektorów uprawnionych do wykonywania kontroli.

Jako działania doraźnie, należy podjąć kontrolę zleceniodawców i załadowców, którzy nie sprawdzają uprawnień do wykonywania przewozów zagranicznym przewoźnikom. A przypadki stwierdzonych naruszeń powinny natychmiast skutkować podjęciem odpowiedniego postępowania nie tylko wobec przewoźnika, ale także wobec zleceniodawcy, załadowcy i wobec innych podmiotów wykonujących czynności związane z nielegalnym przewozem.

Konsekwencją agresji Rosji na Ukrainę oraz wsparcia udzielonego temu krajowi przez Białoruś są sankcje gospodarcze nałożone przez Unię Europejską na te dwa państwa. Obejmują one także rosyjską i białoruską branżę transportu drogowego, ograniczając im możliwość wykonywania usług przewozowych na terytorium Unii Europejskiej, w tym w Polsce.

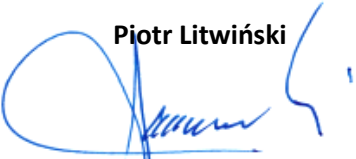
Niestety na rodzimym rynku obserwujemy próby obchodzenia nałożonych sankcji poprzez rejestrację na terenie polski firm należących do rosyjskich i białoruskich przedsiębiorców, a także wykorzystywanie pojazdów (naczep i przyczep) zarejestrowanych na Białorusi i w Rosji. Na dodatek znaczna część tych firm nie spełnia wymagań określonych polskim i unijnym prawem.

Mając na uwadze szerokie poparcie społeczne, w szczególności w Rosji, dla niszczenia suwerennego państwa ukraińskiego, a także dla przestępstw wojennych dokonywanych przez rosyjską armię na ludności cywilnej, nie możemy akceptować prób obchodzenia unijnych sankcji, niezależnie od skali tego zjawiska i jego wpływu na rynek.

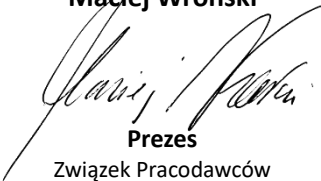
Niestety także w tym przypadku nieprawidłowości związane są w dużym stopniu ze słabością administracji publicznej, która od wielu lat nie podejmuje działań mających na celu wyegzekwowanie obowiązku spełniania przez przewoźników warunków określonych w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w szczególności w zakresie posiadania zdolności finansowej, bazy eksploatacyjnej i kompetencji zawodowych. Nie zgadzamy się przy tym z próbami usprawiedliwienia wieloletnich zaniedbań poprzez wskazywanie na brak odpowiednich przepisów.

Dziwi nas przy tym fakt, że polski Rząd w związku z agresją Rosji na Ukrainę nie zweryfikował korzystnych dla przewoźników rosyjskich i białoruskich polskich rozwiązań prawnych, gwarantujących im zwolnienie paliwa wwożonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zbiornikach pojazdów w ilości do 600 litrów z akcyzy, cła i innych opłat. Postulujemy możliwie szybkie przywrócenie obowiązujących przed wielu laty przepisów ograniczających ilość takiego paliwa do 200 litrów.

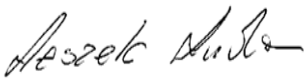
Proponujemy także rozważenie wypowiedzenia umów dwustronnych o międzynarodowych przewozach drogowych zawartych pomiędzy Polską a Rosją oraz Polską i Białorusią. Umożliwiłoby to w przyszłości wynegocjowanie bardziej zrównoważonych zasad wykonywania przewozów na tych kierunkach.


Piotr Litwiński
Przewodniczący
Ogólnopolski Związek Pracodawców
Transportu Drogowego



Maciej Wroński

Prezes
Związek Pracodawców
Transport i Logistyka Polska



Leszek Luda

Prezes Zarządu
Organizacja Pracodawców
Polska Unia Transportu

