

Warszawa, 28 listopada 2023 r.

Pan **Mirosław Suchoń**
Poseł na Sejm RP
Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu związku pracodawców Transport i Logistyka Polska zwracam się do Pana Przewodniczącego z uprzejmą prośbą o rozważenie możliwości podjęcia przez Komisję Infrastruktury prac nad projektami aktów prawnych, pozwalających zminimalizować negatywne skutki liberalizacji przewozów pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską. To właśnie wspomniane wyżej skutki wywołały falę protestów środowiska przewoźników drogowych w formie blokady polskiej granicy z Ukrainą.

Wspomniana blokada granicy wywołuje negatywne skutki polityczne w trójstronnych relacjach polsko-ukraińsko-unijnych, a także negatywne skutki gospodarcze dla unijnych (w tym polskich) przedsiębiorstw, które uczestniczą w wymianie towarowej między Unią a naszym południowo-wschodnim sąsiadem. Dlatego kwestia rozwiązania problemów, które są źródłem społecznych protestów, powinna być dla nas wszystkich zadaniem o najwyższym priorytecie.

Zważywszy na fakt, że do tej pory w przestrzeni publicznej nie pojawiły się propozycje rozwiązań, które byłyby możliwe do szybkiego wdrożenia, przy jednoczesnym zachowaniu ich zgodności z prawem unijnym i międzynarodowym, uznaliśmy za konieczne przedstawienie naszych propozycji, adresując je do Sejmu Rzeczypospolitej Polski za pośrednictwem sejmowej Komisji Infrastruktury.

Wybór Komisji Infrastruktury, jako adresata naszego wystąpienia wynika z opóźnień w powołaniu Rządu, który posiada stabilne zaplecze polityczne w postaci sejmowej większości. W tym stanie rzeczy organem państwowym, który może skutecznie podejmować inicjatywę legislacyjną jest w naszej ocenie Sejm. Trzeba też uwzględnić okoliczność, że podjęcie prac legislacyjnych przez administrację rządową wymaga długiego czasu związanego z koniecznością przeprowadzenia wymaganych prawnie procedur.

Trwające co najmniej kilka miesięcy prace rządowe nad projektem odpowiednich aktów prawnych oznaczałyby, że nawet w przypadku wygaszenia obecnego protestu, mógłby on powrócić ze zdwojoną siłą za kilka lub kilkanaście tygodni. Dlatego znacznie lepszym rozwiązaniem jest procedowanie poselskich projektów, gdyż umożliwia to uproszczenie procedur i skrócenie do niezbędnego minimum czasu wymaganego przez polskie ustawodawstwo regulujące proces legislacyjny.

Mając na uwadze, że w jednym z udzielonych przez Pana Przewodniczącego wywiadów padła deklaracja o powrocie do zasad, którymi kierowała się przed laty Komisja Infrastruktury, warto

przypomnieć, że jedną z nich była praca ponad politycznymi podziałami nad każdym aktem prawnym rozpatrywanym przez komisję. A obecna sytuacja oraz społeczno-gospodarczy interes wymaga, aby kwestie trwającego kryzysu nie były wykorzystywane do walki politycznej przez żadną ze stron.

W naszej ocenie wartym rozważenia byłoby zaproszenie do udziału w pracach nad rozwiązaniem obecnych problemów transportowych przedstawicieli Kancelarii Prezydenta RP, gdyż to właśnie od tego organu zależy akceptacja przyjmowanych aktów prawnych i czas w jakim przyjęte przez Sejm i Senat akty prawne zostaną podpisane.

Odnosząc się do szczegółowych kwestii, o których podjęcie występujemy, proponujemy rozpoczęcie prac przez Komisję Infrastruktury nad:

- **poselskim projektem ustawy epizodycznej**, która w okresie obowiązywania umowy o przewozach drogowych między Unią a Ukrainą:
 - zobowiązywałaby polskich przedsiębiorców (m.in. nadawców, zleceniodawców, odbiorców ładunków), uczestniczących w wymianie towarowej z Ukrainą, do zabezpieczenia polskim przewoźnikom co najmniej 50% pracy przewozowej w eksporcie do Ukrainy i w imporcie z tego kraju (dotyczy to oczywiście operacji transportowych wykonywanych po drogach); obowiązek ten powinien być zabezpieczony sankcją pieniężną nakładaną na naruszającego ten obowiązek przedsiębiorcę w wysokości równej 30% rocznej wartości jego wymiany towarowej z Ukrainą,
 - wprowadzałaby obowiązek rejestracji w systemie SENT przewozu wszystkich towarów przewożonych przez ukraińskich przewoźników,
 - wprowadzałaby podstawę prawną do wydawania aktów wykonawczych, w których administracja rządowa byłaby upoważniona do czasowego wprowadzania rozwiązań będących symetryczną odpowiedzią na dyskryminacyjne praktyki władz ukraińskich;
- **poselskim projektem nowelizacji ustawy Prawo przewozowe i/lub w ustawy o transporcie drogowym:**
 - uchylającej możliwość przedkładania przez przedsiębiorców polis ubezpieczenia zdolności finansowej przewoźnika drogowego w celu udowodnienia spełnienia wymagań w tym zakresie,
 - wprowadzającej kary pieniężne za korzystanie w krajowej i transgranicznej wymianie towarowej z innymi państwami członkowskimi UE z usług nieposiadającego odpowiedniego zezwolenia zagranicznego poza unijnego przewoźnika, w wysokości do 500 tysięcy złotych,
 - rozszerzającej uprawnienia Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie wszystkich zleceniodawców i odbiorców usług transportowych, a także przyznającej podobne uprawnienia funkcjonariuszom Krajowej Administracji Skarbowej;
- **projektem uchwały Sejmu zobowiązującej Rząd do negocjacji ze stroną ukraińską umowy o wzajemnej pomocy prawnej w sprawach kontroli warunków zatrudnienia pracowników delegowanych do pracy na terytorium drugiej strony.**

Poniżej przedstawiamy uzasadnienie dla ww. propozycji.

Głównym problemem, który spowodował protesty społeczne, jest utrata przez polskich przewoźników dotychczas wykonywanej pracy przewozowej do i z Ukrainy. W 2021 r. polscy

przewoźnicy wykonali 100 tysięcy przewozów drogowych na kierunku ukraińskim wobec 160 tysięcy zrealizowanych przez stronę ukraińską (zgodnie z umową dwustronną o międzynarodowych przewozach drogowych zawartą między Polską a Ukrainą). Obecnie liczba polskich przewozów uległa kilkukrotnemu zmniejszeniu, podczas gdy przewoźnicy ukraińscy zwiększyli liczbę przewozów co najmniej o 500%.

Przyjęcie ustawy epizodycznej i zobowiązanie polskich podmiotów dokonujących wymiany towarowej z Ukrainą do zapewnienia 50% udziału polskiej pracy przewozowej, umożliwi powrót polskich przewoźników na rynek dwustronnych przewozów drogowych, bez przywracania wymogu posiadania zezwoleń, a tym samym bez naruszania postanowień umowy między Unią Europejską a Ukrainą o liberalizacji przewozów dwustronnych i tranzytowych.

Kolejnym problemem jest podejmowanie przez ukraińskich przewoźników nielegalnych w świetle prawa przewozów kabotażowych na terenie Polski oraz podejmowanie przewozów typu cross-trade do i z terytorium naszego kraju. Zabiera to pracę polskim przewoźnikom wykonującym przewozy krajowe oraz przewozy transgraniczne na terytorium Unii Europejskiej. Ten nielegalny proceder jest możliwy ze względu na zbliżoną do zera skuteczność pracy polskich i unijnych służb kontrolnych.

Aby podnieść efektywność zwalczania takich przewozów oraz ustalić zleceniodawców powierzających ładunki ukraińskim przewoźnikom w sposób prowadzący do naruszenia obowiązującego prawa, proponujemy w ustawie epizodycznej objęcie wszystkich przewozów wykonywanych przez ukraińskie podmioty systemem SENT.

Ponadto, aby skutecznie odstraszyć zleceniodawców od wykorzystywania w przewozach kabotażowych i w cross-trade tańszych przewoźników ukraińskich, zaproponowaliśmy odpowiednie zmiany ustawy Prawo przewozowe oraz ustawy o transporcie drogowym wprowadzające kary pieniężne w wysokości do 500 tysięcy złotych oraz odpowiednie rozszerzenie uprawnień Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej.

Istotnym elementem propozycji związku pracodawców Transport i Logistyka Polska jest umożliwienie administracji rządowej wprowadzania w drodze aktu wykonawczego rozwiązań analogicznych jak te, które dyskryminują polskich przewoźników na Ukrainie. I tak, jako odpowiedź na ukraińskie przepisy nakładające kary pieniężne na zagranicznego przewoźnika, którego pojazd przebywa na terytorium Ukrainy przekraczając odpowiedni limit czasowy, polskie władze mogłyby wprowadzić taką samą regulację.

Możliwość łatwego i szybkiego podejmowania symetrycznych działań wzmocniłaby polską pozycję negocjacyjną w rozmowach ze stroną ukraińską. I na dodatek trudno byłoby podobnym działaniom zarzucić naruszenie prawa międzynarodowego, które przewiduje możliwość retorsji.

Dość duży niepokój społeczny budzą firmy zakładane przez przedsiębiorców spoza Unii, które nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu WE nr 1071/2009. Niejednokrotnie są one pozbawione jakiegokolwiek kapitału w wysokości wymaganej ww. unijnym rozporządzeniem. Związane jest to z polskimi przepisami ustawy o transporcie drogowym, zezwalającymi na przedkładanie, kosztującej przysłowiowe grosze, polisy ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego zamiast wykazywania posiadania kapitału lub rezerw. Na dodatek część wystawianych polis nie gwarantuje osiągnięcia celu, jaki leżał u podstaw wprowadzenia tych dokumentów do obrotu. Tym celem miało być wywiązanie się przewoźnika ze wszystkich związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą zobowiązań, do wysokości określonej w unijnym rozporządzeniu WE nr 1071/2009.

Dlatego też TLP postuluje wykreślenie w ustawie o transporcie drogowym możliwości przedkładania polis. Spowoduje to konieczność wykazania się przez osoby fizyczne lub prawne, ubiegające się o wydanie uprawnień przewozowych, posiadaniem kapitału lub rezerw, których legalne pochodzenie będzie znacznie łatwiejsze do skontrolowania przez uprawnione służby.

Podczas prac Sejmu poprzedniej kadencji nad projektem ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, Sejm przyjął propozycję poprawki konsumującej zgłoszoną w trakcie prac sejmowych przez związek pracodawców Transport i Logistyka Polska postulat, aby przewozy wykonywane przez nieunijnych przewoźników (z wyłączeniem tranzytu) objęte były polskimi przepisami o delegowaniu.

To rozwiązanie w teorii powinno wyrównywać koszty pracy po stronie ukraińskich przewoźników do poziomu kosztów polskich pracodawców, poprawiając naszą konkurencyjność. Niestety na skutek braku umowy o współpracy Państwowej Inspekcji Pracy z odpowiednimi organami ukraińskimi, weryfikacja składanych oświadczeń o wysokości wynagrodzenia ukraińskich kierowców nie jest możliwa. Dlatego też proponujemy przyjęcie uchwały zobowiązującej administrację rządową do podjęcia negocjacji ze stroną ukraińską w tej sprawie.

Ponadto proponujemy zainicjowanie przez Komisję Infrastruktury powołania polsko-ukraińskiej międzyparlamentarnej grupy roboczej, która niezwłocznie zajęłaby się oceną barier związanych z przekraczaniem granic przejściami drogowymi po obu stronach granicy naszych państw oraz wypracowaniem rozwiązań skracających czas oczekiwania na odprawę graniczną i celną.

Panie Przewodniczący,

W przypadku zainteresowania poselskiego podjęciem prac nad proponowanymi przez Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska rozwiązaniami, przedstawimy szczegółowe założenia lub propozycje konkretnych zmian prawnych w terminie 10 dni od otrzymania pozytywnej odpowiedzi ze strony Pana Przewodniczącego. Oferujemy pomoc ekspercką w dalszych pracach nad projektami odpowiednich aktów prawnych.

Z poważaniem

Maciej Wroński

Prezes

**Związek Pracodawców
Transport i Logistyka Polska**

Do uprzejmej wiadomości:

- 1) Pan **Mariusz Błaszczak**
Przewodniczący Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość
- 2) Pan **Borys Budka**
Przewodniczący Klubu Parlamentarnego Koalicji Obywatelskiej - Platforma Obywatelska,
Nowoczesna, Inicjatywa Polska, Zieloni

- 3) Pan **Krzysztof Paszyk**
Przewodniczący Klubu Parlamentarnego Polskiego Stronnictwa Ludowego - Trzecia Droga
- 4) Pan **Krzysztof Gawkowski**
Przewodniczący Koalicyjnego Klubu Parlamentarnego Lewicy (Nowa Lewica, PPS, Razem, Unia Pracy)
- 5) Pan **Stanisław Tyszka**
Przewodniczący Klubu Poselskiego Konfederacji
- 6) Pan **Paweł Kukiz**
Przewodniczący Koła Poselskiego Kukiz'15