

Warszawa, 30 lipca 2025 r.

Pan Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Działając w imieniu związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (TLP), przekazuję poniżej uwagi do przedstawionego do konsultacji publicznych *projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie udzielania pomocy de minimis na częściowe refinansowanie wyposażenia w inteligentny tachograf w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności* (nr 128 w Wykazie Prac Legislacyjnych).

Na wstępie pragnę wskazać, że resort infrastruktury wyznaczył jedynie 7 dni na zgłoszenie uwag do przedstawionego projektu, co w samym szczycie sezonu urlopowego, niestety skutecznie utrudnia pozyskanie pełnych informacji od firm członkowskich TLP.

Odnosząc się do samego projektu, chciałbym stanowczo oświadczyć, iż rozwiązanie zaproponowane w § 7 ust. 1 projektu, polegające na pierwszeństwie w uzyskaniu dotacji dla przewoźników posiadających flotę do 10 pojazdów, budzi nasz stanowczy sprzeciw. Przy ograniczonym budżecie, oznacza ono de facto usunięcie z programu tych przedsiębiorców, którzy ciężką, często kilkupokoleniową pracą, wyrzekając się konsumpcji zysków na rzecz inwestycji w tabor, technologię i w kadre, zbudowali swoje firmy stanowiące dziś międzynarodową wizytówkę polskiej branży TSL. Takie rozwiązanie jest bardzo złym sygnałem dla branży i stanowi przejaw dyskryminacji znacznej części środowiska przewoźników drogowych.

Ponadto należy wskazać, że ani z rozporządzenia Komisji (UE) nr 2023/2831 ani z uzasadnienia projektu, nie wynika, na jakiej podstawie ustalono limit 10 pojazdów, dający uprzywilejowaną pozycję i możliwość złożenia w pierwszej kolejności wniosków o dofinansowanie kupna tachografów. Nie wskazano również dlaczego pierwszeństwo miałyby być przyznane tylko jednej, określonej grupie przewoźników, a inni mieliby czekać na możliwość złożenia wniosku, a w konsekwencji, być może, nie mieć w ogóle szansy na złożenie wniosku o pomoc. **Kwestie te wymagają doprecyzowania i szczegółowego uzasadnienia, bowiem mają istotny wpływ na kształtowanie zasad uczciwej konkurencji na rynku usług przewozowych.**

Niezależnie od podniesionego wyżej zasadniczego zastrzeżenia do przedłożonego projektu chcielibyśmy przedstawić uwagi szczegółowe:

1. W § 2 pkt 1 projektu, wyrazy „uprawnionego do”, proponujemy zastąpić wyrazami „któremu przysługuje prawo wystąpienia”. Propozycja likwiduje błąd logiczny *idem per idem* w obecnie proponowanej definicji określenia „uprawniony przewoźnik”.
2. W § 2 pkt 2 projektu, proponujemy rozważenie *ratio legis* wprowadzania odrębnego wykazu uprawnionych przewoźników drogowych i pojazdów, jako kolejnego zbioru danych, przetwarzanego i zarządzanego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Przesłanki wprowadzenia takiego rozwiązania nie wynikają z treści uzasadnienia, a jeżeli taki wykaz ma służyć wyłącznie dofinansowaniu zakupu tachografów, to zwracamy uwagę, iż stanowić on będzie kolejne zadanie (i być może koszty) GITD, nawet jeżeli dane będą generowane z Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. W tym miejscu, w ocenie TLP należałoby również dokonać analizy, czy proponowane rozwiązanie nie będzie wymagało równoległe zmiany legislacyjnej w ustawie z dnia 6 września 2001 r., w zakresie zadań i związanych z nimi kompetencji GITD, co znacznie wydłuży proces uzyskania dofinansowania przez potencjalnych beneficjentów.
3. W ocenie TLP, wyjaśnienia i doprecyzowania wymaga rozwiązanie zawarte w § 3 ust. 3 projektu, zgodnie z którym, pomoc udzielana jest na pokrycie części lub całości wydatków poniesionych przez przewoźnika w związku z narzuconą, obowiązkową wymianą tachografów. Z proponowanego brzmienia tego przepisu nie wynika bowiem jakakolwiek norma, określająca konkretnie kto i na jakiej podstawie będzie decydował o wysokości przyznanej pomocy oraz o tym, czy będzie ona pełna czy częściowa. Dodatkowo, w odniesieniu do pomocy na pokrycie części wydatków, nie wskazano od spełnienia jakich warunków lub przesłanek będzie taka pomoc uzależniona.
4. W § 8 ust. 2 pkt 2 projektu, TLP posiada uzasadnione wątpliwości czy, aby spełnić wymaganie dotyczące podania danych uprawnionego instalatora lub warsztatu, wystarczy wskazanie numeru nadawanej cechy.
5. W ocenie TLP, należy usunąć § 8 ust. 2 pkt 3 projektu. Przepis ten, do długiej i szczegółowej listy wymagań, dotyczących wniosku o dofinansowanie wprowadza ogólną przesłankę „*innych elementów*”. Przesłanka ta będzie umożliwiała Prezesowi Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa uznaniowe traktowanie składanego wniosku i swobodną ocenę przedłożonych dokumentów. Niestety z uzasadnienia nie wynika przyczyna wprowadzenia takiego rozwiązania. Stąd też, w ocenie TLP, jeżeli takie rozwiązanie okaże się konieczne, to należy to wprowadzić co najmniej dwa kryteria, np. „*jeżeli dotyczą szczególnych okoliczności przedstawionych przez uprawnionego przewoźnika oraz są niezbędne do dokonania oceny wniosku i uzyskania dofinansowania.*”.

6. W § 8 ust. 3 projektu wskazano wiele dublujących się przepisów, które, w naszej ocenie, powinny zostać uproszczone do niezbędnego minimum, czyli np. potwierdzenie zakupu tachografu, wykonania jego instalacji i wydruk danych technicznych. Dodatkowo, w ocenie TLP nie jest zrozumiałe, jakim celem ma służyć oświadczenie przewoźnika o instalacji tachografu, skoro informacja tego typu będzie widoczna, m.in. na wydruku danych technicznych.
7. W projekcie, jako formę dofinansowania wskazano dotację, podczas gdy z przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 2023/2831, do którego odsyła Projektodawca jest mowa o zarówno o dotacji pieniężnej, jak i dotacji brutto. W tym kontekście nie wiadomo zatem, co dokładnie będzie obejmowało proponowane dofinansowanie i czy będzie ono dotyczyło, np. także zwrotu podatku VAT.
8. Niezależnie od powyższego, z uzasadnienia nie wynika jakakolwiek informacja w zakresie podjęcia przez Projektodawcę, choćby wstępnych uzgodnień proponowanych rozwiązań z głównym podmiotem odpowiedzialnym za proces składania i oceny wniosków, tj. Prezesem Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

Z wyrazami szacunku,

Maciej Wroński

Prezes

Transport i Logistyka Polska