

Warszawa, 27.12.2021 r.

Pan Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów

~~Pan Andrzej Adamczyk~~
~~Minister Infrastruktury~~

Szanowny Panie Premierze,

W imieniu Związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” zwracam się do Pana Premiera oraz do Pana Ministra o udzielenie wsparcia dla polskiego transportu drogowego w krytycznym dla tej branży momencie, jakim jest wejście w życie z dniem 2 lutego 2022 r. drugiej części „Pakietu mobilności”. Pakiet mobilności oraz wymuszone tym Pakietem polskie zmiany zasad wynagradzania kierowców oznaczają skokowy wzrost kosztów pracy od 20 do 40% (w zależności od rodzaju wykonywanych przewozów oraz dotychczasowej organizacji pracy, w tym wysokości wynagrodzenia i sposobu jego rozliczania).

Tak duży skokowy wzrost kosztów, przy jednoczesnej niskiej marży na usługi transportowe, może spowodować likwidację kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy i utratę dla polskich firm dotychczasowej pozycji lidera na europejskim rynku przewozów drogowych. Konsekwencje tego odbiją się na konkurencyjności polskiego eksportu towarowego (brak możliwości korzystania z polskiej gestii transportowej przez polskich producentów), na wpływach do budżetu państwa oraz do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, a także na rynku pracy. Kwestią nie do pominięcia jest też impuls inflacyjny wygenerowany przez znaczny wzrost kosztów usług transportowych (wynikających ze zwiększonych kosztów pracy, a także ze zmniejszenia podaży tych usług) w tych ciężkich dla gospodarki narodowej czasach.

Dodatkowo, Pakiet mobilności zawiera szereg rozwiązań tworzących dyskryminacyjne bariery dla przewoźników z tzw. państw peryferyjnych Unii Europejskiej, do których należą także polskie firmy transportowe. To dodatkowo ogranicza konkurencyjność polskich przewoźników. Szacujemy, że te dodatkowe bariery mogą same w sobie powodować zmniejszenie polskiej pracy przewozowej w 2022 r. o 20%.

Dlatego też proponujemy, aby na unijny Pakiet Mobilności, nasz Rząd odpowiedział Pakiem dla polskiego transportu drogowego. Takie wsparcie zminimalizowałoby negatywne skutki nowych regulacji oraz dałoby czas na dostosowanie naszych firm do nowej sytuacji.

W ramach wnioskowanego przez „Transport i Logistyka Polska” Pakietu, powinno wejść 7 rozwiązań, które w naszej ocenie nie spowodują w 2022 r. zwiększenia wydatków z budżetu państwa w porównaniu z rokiem 2021. Są to:

- Obniżenie wysokości składki na ubezpieczenia społeczne kierowców przez okres jednego roku,
- Abolicja w zakresie uiszczania danin publicznych za okres pierwszych 3 miesięcy po wprowadzeniu nowych zasad ich naliczania,
- Wprowadzenie do celów rozliczeń z ZUS i KAS ujednoliconej stawki diety zagranicznej,
- Podwyższenie wysokości diet i ryczałtów za nocleg w podróży służbowej kierowców wykonujących krajowy transport drogowy,

- Wprowadzenie mechanizmów ograniczających nieuprawnione wykorzystywanie zwolnień lekarskich
- Stworzenie funduszu aktywizacji zawodowej w transporcie drogowym
- Wsparcie polskiego transportu drogowego w dostosowaniu się do wyzwań związanych z redukcją emisji gazów cieplarnianych.

Poniżej przedstawiamy szczegóły zaproponowanych wyżej rozwiązań:

Ad. Obniżenie wysokości składki na ubezpieczenia społeczne kierowców przez okres jednego roku

Proponujemy obniżenie wysokości składki na ubezpieczenie społeczne każdego kierowcy wykonującego międzynarodowy transport drogowy o 1000 złotych miesięcznie, przez okres 12 miesięcy, począwszy od dnia 2 lutego 2022 r.

Nasz wniosek wynika z faktu, iż od 2 lutego 2022 r. zlikwidowana zostanie podróż służbowa jako forma wykonywania zadań służbowych kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe. Spowoduje to skokowy wzrost wysokości składek na ubezpieczenia społeczne o około 100% w przypadku przewozów bilateralnych i kilkaset procent w przypadku kabotażu i przewozów typu cross-trade, objętych zmienionymi (od 2 lutego 2022 r.) przepisami o pracownikach delegowanych.

W tym stanie rzeczy, zaproponowana przez nas obniżka nie uszczupliłaby wpływów do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w porównaniu do 2021 roku, a jedynie zmniejszyłaby wzrost przychodów wynikający z kumulacji zmian prawnych wprowadzanych z dniem 2 lutego 2022 r. (wdrożenie drugiej części Pakietu mobilności, wdrożenie w transporcie drogowym zrewidowanej dyrektywy o pracownikach delegowanych i planowane wejście w życie uchwalonej przez Sejm RP w dniu 15 grudnia 2021 r. *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw*).

W ocenie Transport i Logistyki Polskiej ww. zmiany prawa unijnego i krajowego zwiększyłyby poziom wpłacanych składek o ponad 4÷5 mld złotych. Z kolei postulowane obniżenie składek przez jeden rok obniżyłoby ten wzrost o około 3 mld złotych. Tym samym bilans dla ZUS byłby wciąż dodatni (wpływy większe niż dotychczasowe), a ocaliłoby to miejsca pracy w transporcie drogowym i pozwoliłoby w latach następnych znacząco zwiększyć daniny publiczne, pochodzące z naszego sektora gospodarczego.

Ad. Abolicja w zakresie uiszczania danin publicznych za okres pierwszych 3 miesięcy po wprowadzeniu nowych zasad wynagradzania

Proponujemy wprowadzenie możliwości korekty deklaracji i wysokości składek na ubezpieczenia społeczne i zaliczek na podatek dochodowy kierowców po 3 miesiącach od wejścia w życie uchwalonej przez Sejm RP w dniu 15 grudnia 2021 r. *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw*, bez konsekwencji w postaci kar lub odsetek.

Zbyt krótkie *vacatio legis* (obecny etap prac legislacyjnych nad projektem wskazuje, że ustawa zostanie opublikowana pod koniec stycznia 2022 r. a wejdzie w życie już 2 lutego 2022 r.) uniemożliwi dostawcom oprogramowania do rozliczania płac kierowców przygotowanie na czas odpowiednich zmian w używanych przez firmy transportowe programach.

Ww. firmy będą potrzebować od jednego do trzech miesięcy na odpowiednie modyfikacje oprogramowania i przeszkolenie użytkowników. Do tego czasu płace, składki i zaliczki na podatek dochodowy będą obliczane „ręcznie”, co może wygenerować błędy w składanych deklaracjach i wpłacanych daninach. Korekta będzie dopiero możliwa po ponownym przeliczeniu wynagrodzeń w ww. oprogramowaniu.

Dlatego też potrzebujemy co najmniej 3 miesięcznego zwolnienia z konsekwencji ewentualnych błędów. Warunkiem tego zwolnienia oczywiście będzie ich skorygowanie.

Zaproponowane rozwiązanie nie miałoby negatywnego wpływu na stan finansów publicznych.

Ad. Wprowadzenie do celów rozliczeń z ZUS i KAS ujednoliconej stawki diety zagranicznej

Proponujemy prowadzenie do celów rozliczeń z ZUS (ustalenia podstawy, od której naliczane są stawki ubezpieczeń rentowych i emerytalnych, gdzie jednym z elementów algorytmu określonego w § 2 pkt 16 rozporządzenia MPiPS w tej sprawie, są stawki diet zagranicznych) i KAS (ustalenie zaliczek na podatek dochodowy kierowców) ujednoliconej stawki diety zagranicznej na poziomie 60 EUR.

Kierowca wykonujący międzynarodowy transport drogowy jest tzw. pracownikiem wysoko mobilnym. Zdarza się, że w trakcie jednej doby przebywa w więcej niż jednym państwie. W praktyce oznacza to, że konieczność uwzględniania różnych stawek diety utrudni naliczanie prawidłowej wysokości składek do ZUS-u i zaliczek na PIT oraz planowanie budżetowe w firmie.

Ze względu na specyfikę branży trudno określić liczbę dni, w których poszczególni pracownicy będą wykonywać pracę w jednym z kilkudziesięciu państw do których wykonywane są przewozy drogowe.

W naszej ocenie zaproponowane rozwiązanie zmniejszyłoby koszty obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w firmach transportowych, a tym samym miałoby pozytywny wpływ na utrzymanie ich konkurencyjności. To pozwoliłoby utrzymać wpływy z ich działalności do budżetu państwa oraz do funduszy na rzecz których przedsiębiorcy transportowi uiszczają stosowne daniny.

Ad. Podwyższenie wysokości diet i ryczałtów za nocleg w podróży służbowej kierowców wykonujących krajowy transport drogowy

Proponujemy podwyższenie wysokości diet i ryczałtów za nocleg odpowiednio 80 i 120 złotych w podróży służbowej kierowców wykonujących krajowy transport drogowy.

Obecne stawki diet i ryczałtów uniemożliwiają pokrycie kosztów całodziennego wyżywienia, nawet w najtańszych lokalach gastronomicznych oraz znalezienie miejsca noclegowego.

Oznacza to, że pracownik, jakim jest kierowca, nie otrzymuje rekompensaty za koszty utrzymania nawet na poziomie zbliżonym do minimalnego. Zaproponowane przez nas stawki są znacznie bliższe realnym kosztom wyżywienia i noclegów ponoszonych przez naszych kierowców wykonujących krajowe przewozy drogowe.

Ad. Wprowadzenie mechanizmów ograniczających nieuprawnione wykorzystywanie zwolnień lekarskich

Proponujemy wprowadzenie odpowiednich mechanizmów ograniczających nieuprawnione wykorzystywanie zwolnień lekarskich, a w szczególności możliwość honorowania zwolnień lekarskich spoza UE.

Nasz wniosek uzasadniamy tym, iż skokowa (od 2 lutego 2022 r.) podwyżka wynagrodzenia objętego składkami ubezpieczeń społecznych spowoduje, w naszej ocenie, drastyczny wzrost długookresowych zwolnień lekarskich, szczególnie wśród kierowców spoza UE zatrudnionych w międzynarodowym transporcie drogowym. Dziś zatrudniamy już około 120 tysięcy takich pracowników. Aby uzyskać świadczenia chorobowe, przedstawiają oni zwolnienia lekarskie wydane za granicą m.in. na terytorium Ukrainy i Białorusi. Mamy poważne wątpliwości co do prawdziwości lub rzetelności tych dokumentów.

Wysokie świadczenie chorobowe wypłacane przez pierwszy miesiąc przez pracodawcę, a następnie przez ZUS, zachęca, w naszej ocenie, do nadużywania zwolnień lekarskich także pracowników z Polski. W tym stanie rzeczy wnioskujemy o wprowadzenie odpowiednich rozwiązań redukujących nieuprawnione zwolnienia, a w szczególności odejście od praktyki honorowania zwolnień lekarskich spoza UE.

Podjęcie działań w postulowanym przez nas zakresie nie generowałoby kosztów dla budżetu państwa. Wręcz przeciwnie zmniejszałoby to koszty dla Zakładu Ubezpieczeń Społecznych z tytułu wypłaty nieuprawnionych stanem faktycznym świadczeń z tytułu choroby.

Ad. Stworzenia funduszu aktywizacji zawodowej w transporcie drogowym.

Obecnie na polskim rynku pracy brakuje ponad 120 tysięcy kierowców. Jest to największa - po barierach regulacyjnych - przeszkoda w rozwoju, a nawet w utrzymaniu dotychczasowej pozycji rynkowej branży transportu drogowego. Brak działań w tym obszarze odbija się nie tylko na firmach transportowych, ale także na krajowej wymianie towarowej, co pokazuje kryzys na rynku w Wielkiej Brytanii.

Dlatego też proponujemy utworzenie celowego funduszu na finansowanie takich działań jak:

- promocja zawodu kierowcy wśród młodzieży i innych osób,
- szkolenie zawodowe młodzieży oraz zdobywanie kwalifikacji w zawodzie kierowcy poza systemem edukacyjnym,
- finansowanie szkoleń okresowych, zarówno tych wymaganych w ramach ogólnych kwalifikacji, jak i specjalistycznych (m.in. przewozy ADR, w tym paliwa)

Fundusz mógłby być zasilany np. z dodatkowych opłat (w wysokości kilku złotych) wnoszonych przy rejestracji pojazdów. Podobne rozwiązania istnieją w innych państwach UE. Tym samym jego utworzenie nie obciążałoby budżetu państwa.

Ad. Wsparcia polskiego transportu drogowego w dostosowaniu się do wyzwań związanych z redukcją emisji gazów cieplarnianych.

Polityka UE w zakresie redukcji gazów cieplarnianych, a w szczególności zapowiadany Pakiet for 55, oznacza, że bez stopniowej wymiany floty pojazdów na pojazdy bardziej ekologiczne, polskie firmy stracą swoją konkurencyjność (opłaty za uprawnienia do emisji, zwiększone koszty w zakresie dostępu do infrastruktury drogowej w państwach członkowskich UE, ograniczenia w ruchu, wymagania klientów etc.) a Polska nie wywiąże się z zakładanych celów redukcyjnych emisji CO₂.

Stąd, w naszej ocenie, niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań ułatwiających stopniową redukcję śladu węglowego w transporcie drogowym. Wśród tych rozwiązań proponujemy:

- wprowadzenie dopłat do leasingu nowych pojazdów zasilanych wodorem, LNG, CNG lub elektrycznością, przy czym dopłaty te powinny dotyczyć także pojazdów zakupionych od 2020 r.; tego typu pojazdy kosztują o co najmniej 100% więcej od pojazdów z napędem tradycyjnym na olej napędowy; koszt tradycyjnego ciągnika siodłowego to 75 tys. EUR, a koszt ciągnika napędzanego LNG to 150 tysięcy EUR,
- ochronę przed skokowym (spekulacyjnym lub politycznym) wzrostem cen alternatywnych nośników energii takim, jak 4-krotny wzrost ceny gazu ziemnego (LNG i CNG); rozwiązaniem byłoby odniesienie cen tych nośników do ceny oleju napędowego i w przypadku wzrostu ponad przyjęty wskaźnik, uruchomienie odpowiednik dopłat wyrównawczych,
- zwolnienie z opłat za korzystanie z polskiej infrastruktury drogowej pojazdów zasilanych niskoemisyjnymi źródłami energii (wodór, gaz ziemny /LNG-CNG etc.).

Źródłem finansowania ww. działań mogłyby być środki zgromadzone na zlikwidowanym Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Z wyrazami szacunku

Maciej Wroński

Prezes

Transport i Logistyka Polska