

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Antoniego Motyczkę  
na 14. posiedzeniu Senatu  
w dniu 14 czerwca 2012 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Światowy kryzys gospodarczy od początku bardzo negatywnie odbijał się na kondycji polskich firm transportowych. Niestety branża ta z roku na rok radzi sobie coraz gorzej, co w efekcie może doprowadzić do patologii w podaży usług transportowych. Z niepokojem przyjmuję kolejne informacje o likwidacji, bankructwie czy upadłości firm transportowych od wielu lat funkcjonujących na rynku polskich przewoźników.

W ostatnich latach drastyczny wzrost cen paliwa zupełnie nie jest rekompensowany przez wysokość stawek frachtów. Dodatkowo dochodzą do tego coraz nowsze obciążenia finansowe nakładane z jednej strony przez państwo, z drugiej strony przez sektor zajmujący się usługami dla firm transportowych (firmy leasingowe, ubezpieczeniowe itd.). Ogromna liczba firm nie wytrzymuje tego ciężaru.

Obecnie stawki frachtów oscylują średnio na poziomie od 2,5 do 3 zł za 1 km dla zestawu o rzeczywistej masie całkowitej 40 ton. Koszty te są zbliżone do ceny przejazdu za 1 km taksówką, w przypadku której koszty uzyskania przychodu są nieporównywalnie niższe. Zysk wynosi – przy założeniu szczególnie sprzyjających warunków – od jednego do kilku groszy na kilometr. W coraz większej liczbie przypadków bilans zysków i strat wychodzi na zero albo, co gorsza, straty i poniesione koszty przewyższają potencjalny zysk. Wiele małych i średnich firm, które mają zobowiązania w związku z zawartymi umowami leasingowymi, prowadzi swoją działalność tylko po to, by mieć z czego zapłacić swoje zobowiązania wobec firm leasingowych.

Wysokość kosztów uzyskania przychodu w transporcie drogowym jest w dużej mierze – jak w żadnej innej dziedzinie gospodarki narodowej – oparta na daninach publicznych, takich jak: akcyza paliwowa, podatki od środków transportu, podatki od nieruchomości, opłaty środowiskowe, e-myto itp. Firmy transportowe od wielu lat są dyskryminowane, jeśli chodzi o dostęp do środków unijnych wspierających działalność wielu innych branż. W pozostałych krajach Unii Europejskiej część pobranych przez państwo środków wraca do przedsiębiorstw transportowych w postaci zwrotu części akcyzy, dopłat do szkoleń kierowców, ulg podatkowych przy zakupie nowych środków transportu. Państwo polskie nie tylko nie prowadzi jakiegokolwiek polityki w tym zakresie, ale również, dodatkowo, z roku na rok obciąża transportowców kolejnymi podatkami i restrykcjami.

Jak w takich okolicznościach polski transport drogowy ma przetrwać? Czy chcemy dopuścić do coraz bardziej realnego scenariusza, że polski rynek transportowy zostanie zdominowany przez zagranicznych przewoźników i to oni będą później narzucać ceny za frachty, wobec braku krajowej konkurencji?

Bardzo dużym obciążeniem pozerającym znaczną część miesięcznych zysków w przypadku małych i średnich firm transportowych jest wprowadzony w zeszłym roku system opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych. Koszty ponoszone – do ubiegłego roku na obowiązujący system winietowy – na obecnie obowiązujący system elektroniczny wzrosły o kilkaset procent! Ogólnie wiele z rozwiązań zastosowanych w nowym systemie jest w skali Europy najbardziej nieprzyjaznych dla podmiotów wykonujących przewozy krajowe. I na przykład: konieczność wnoszenia kaucji za urządzenia pokładowe przy zawartych stałych umowach (w Niemczech wniesiona opłata za jednostkę pokładową zaliczana jest na poczet opłat); sześciokrotnie wyższa wysokość kaucji niż w Austrii za identyczne urządzenie pokładowe; brak możliwości pobrania urządzenia i wniesienia opłaty bez zawierania umowy i rejestracji w systemie; nieliczne punkty obsługi klienta; brak możliwości wymiany tablic rejestracyjnych pojazdu bez wymiany urządzenia pokładowego i rejestracji w systemie; nieprawidłowe i błędne działanie bramek kontrolnych; brak możliwości uzyskania bieżącej informacji o stanie konta i statusie pojazdów; bezprawne zasady naliczania kar poprzez mnożenie ustawowej stawki przez liczbę przejechanych bramek (powoduje to, że za niewniesienie opłaty w wysokości 4 zł może być naliczona kara w wysokości kilkudziesięciu tysięcy złotych) itd.

Kolejną bolączką polskiej branży transportowej, przy rozwiązaniu której nie można liczyć na wsparcie państwa, jest niezrozumiała sytuacja na rynku ubezpieczeń, a konkretnie obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, których stawki w ostatnim roku, z niewiadomych i niczym nieuzasadnionych przyczyn, wzrosły z kilku do kilkunastu tysięcy złotych za pojedynczy pojazd! Czy w tej zu-

pełnie niezrozumiałej sytuacji nie można mieć podejrzenia o nielegalne porozumienie firm ubezpieczeniowych dominujących na rynku?

Niepokojącym zjawiskiem jest również wysokość ceny paliwa, która nie jest adekwatna do sytuacji rynkowej – kursu dolara czy ceny zakupu ropy naftowej. Ponieważ ceny hurtowe paliwa u dwóch podmiotów, które posiadają łącznie ponad 90% polskiego rynku, różnią się nieznacznie, można mieć uzasadnione obawy, czy nie mamy do czynienia ze swoistym porozumieniem.

Rozwój małych i średnich firm transportowych zajmujących się transportem krajowym jest ograniczany również przez kolejną barierę stawianą przed rodzimymi transportowcami – wymagane zabezpieczenie finansowe w wysokości 9000 euro na pierwsze auto rejestrowane w firmie i 5000 euro na każde następne auto. O ile wcześniej wystarczył wydruk z banku potwierdzający posiadanie takich środków, o tyle obecnie weryfikuje się kondycję finansową przewoźników i żąda gwarancji bankowych. Banki niechętnie udzielają gwarancji bankowych firmom dopiero rozpoczynającym działalność. I tak rynek przewoźników w Polsce sukcesywnie się kurczy. Drastycznie ogranicza się dostęp do rynku nowym przewoźnikom, a małym i średnim firmom, dysponującym niewielkim kapitałem, rzuca się kolejne kłody pod nogi, zmuszając je – tak jest w coraz większej liczbie przypadków – do likwidacji działalności. Cała ta patologiczna sytuacja coraz bardziej zagraża zasadom zdrowej konkurencji.

Szanowny Panie Ministrze, czy w związku z tak dramatyczną sytuacją na rynku polskich przewoźników jest prowadzony jakikolwiek monitoring tej branży? Czy odnotowuje się wpływ poszczególnych czynników na jej kondycję?

Mówi się, że transport jest barometrem gospodarki. Polską branżę transportową kryzys dotknął bardzo głęboko. Transportowcy nie oczekują przywilejów, specjalnej pomocy czy wyjątkowych rozwiązań. Potrzebne jest takie tworzenie prawa, które uwzględni ogromnie trudną sytuację na rynku przewoźników. Konieczne jest, aby państwo nie tylko skupiało się na nakładaniu kolejnych obciążeń fiskalnych, kontroli i restrykcji na tę branżę, ale także by wsparło ją, chociażby poprzez monitorowanie sytuacji związanej z obowiązkowymi ubezpieczeniami OC czy poprawienie wadliwej ustawy w zakresie systemu opłat elektronicznych za przejazd po drogach krajowych.

Łączę wyrazy szacunku  
Antoni Motyczka