



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Sekretarz Stanu  
Zbigniew Rynasiewicz

DTD-I-0860/639/14

NK: 317877

Warszawa, 26 listopada 2014 r.

**Pan Piotr Litwiński**  
**Przewodniczący Zarządu**  
**Ogólnopolskiego Związku**  
**Pracodawców Transportu Drogowego**

*Szanowny Panie Przewodniczący,*

W odpowiedzi na pisma z dnia 9 i 29 października 2014 roku skierowane do Ministra Infrastruktury i Rozwoju, w których dokonano oceny bieżącej sytuacji w branży transportu drogowego, uprzejmie informuję, że z uwagą zapoznałem się z przedstawioną przez Pana opinią na temat kondycji ekonomicznej tej branży.

Obecnie polski transport drogowy dysponuje wiodącym w Europie potencjałem przewozowym, pozwalającym na skuteczną konkurencję z przedsiębiorcami transportowymi z innych państw. Dynamiczny rozwój branży jest niewątpliwie efektem przyjęcia liberalnych przepisów unijnych, umożliwiających polskiemu przewoźnikowi nieskrępowaną działalność w obszarze przewozów międzynarodowych. Jednakże w ostatnim czasie tendencjom wzrostowym coraz powszechniej towarzyszy zjawisko administracyjnego zamykania przez poszczególne państwa swoich rynków transportowych.

Działania o charakterze protekcyjnym podejmowane przez coraz więcej państw spoza UE, embargo na dostawy towarów rolno-spożywczych do Federacji Rosyjskiej, wprowadzanie kolejnych jednostronnych ograniczeń w ramach systemu EKMT, czy wreszcie ustanawianie niekorzystnych przepisów socjalnych w niektórych państwach unijnych uderza szczególnie w polskich przewoźników drogowych, przede wszystkim ze względu na ich wysoką aktywność na rynkach międzynarodowych.

Reagując na skutki embargo Polska wystąpiła do byłego już wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej, Siima Kallasa, z prośbą o przygotowanie interwencji KE wobec działań Federacji Rosyjskiej. Sprawa embargo podnoszona była wielokrotnie podczas posiedzeń grupy roboczej Rady UE ds. transportu lądowego. Polska przedstawiła też notę informacyjną na temat trudnej sytuacji przewoźników w związku z rosyjskim embargiem na posiedzeniu Rady Transportowej (TTE) w dniu 8 października br., wzywając tym samym Komisję Europejską do analizy problemu. Należy wskazać, że obecnie przygotowywane jest ponowne wystąpienie do Komisji Europejskiej adresowane na ręce nowej Komisarz ds. transportu UE Violety Bulc z prośbą o interwencję wobec działań strony rosyjskiej. Rząd polski podjął również działania w celu rozpoznania możliwości wsparcia sektora transportowego przez unijne instrumenty pomocowe. Uzasadnieniem tych działań jest ogółouropejski wymiar skutków ograniczeń przewozowych wprowadzonych przez Federację Rosyjską – podobny problem zgłaszają przewoźnicy z Litwy, Łotwy i Grecji, a także Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU). Wśród działań polskiego rządu należy także wskazać na działania podjęte na forum Komitetu Polityki Handlowej KE w sprawie przygotowania skargi do Światowej Organizacji Handlu w związku z blokowaniem przez Federację Rosyjską tranzytu towarów przez jej terytorium.

Natomiast na gruncie krajowym, w odniesieniu do przewoźników dotkniętych embargiem nałożonym przez Rosję, należy wskazać na możliwości jakie obecnie oferuje Bank Gospodarstwa Krajowego w zakresie wsparcia finansowego przedsiębiorców, polegającego na udzielaniu gwarancji przy zaciąganiu zobowiązań kredytowych. Z możliwości takich mogą korzystać także przedsiębiorcy transportowi. Ponadto przedsiębiorcy mogą korzystać z istniejących obecnie przepisów dotyczących umorzenia lub rozłożenia na raty składek ZUS oraz obniżenia wysokości podatków od środków transportu. Zgodnie z zapowiedzią Premier Ewy Kopacz Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej prowadzi prace nad nowelizacją ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z ochroną miejsc pracy skierowaną do przedsiębiorców poszkodowanym w wyniku rosyjskiego embarga.

Należy wskazać, że dla kontynuowania i rozwijania działań na rzecz przewoźników niezbędne są szczegółowe dane na temat negatywnego wpływu embarga na poszczególne przedsiębiorstwa, w szczególności te odczuwające bezpośrednie skutki zakazu eksportu towarów rolno-spożywczych do Rosji. Dla zapewnienia skuteczności obecnych i przyszłych działań rządu potrzebne jest więc precyzyjne zmierzenie skali zjawisk, o których pisze Pan Przewodniczący. Mając powyższe na uwadze, będę zobowiązany za przekazanie informacji o identyfikowanych przez OZPTD, konkretnych danych dotyczących liczby bankrutujących przedsiębiorstw zajmujących się wykonywaniem międzynarodowego transportu drogowego w szczególności w relacjach z Rosją, liczby firm niewypłacalnych – w następstwie embarga – wobec kontrahentów oraz pracowników. Dla ww. celów istotna będzie też informacja na temat znanej Związkowi liczby pracowników zwolnionych w omawianych przedsiębiorstwach oraz spadku poziomu przychodów osiąganych przez przewoźników z tytułu utraty części przewozów do Rosji.

Odnosząc się natomiast do poruszanych przez Pana Przewodniczącego szczegółowych problemów dotyczących wykorzystywania pojazdów do przewozu drewna (dłużyc) oraz szkolenia diagnostów, uprzejmie informuję, co następuje.

Pierwsza sprawa była przedmiotem szerokiej dyskusji na poziomie UE, przedmiotowe pojazdy nie spełniają bowiem przepisów technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu i obecnie prowadzone są analizy pod kątem ewentualnego dopuszczenia do ruchu tego rodzaju pojazdów na poziomie przepisów krajowych.

W sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów należy natomiast wskazać, że kwestie te zostały uregulowane w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych. Ww. rozporządzenie zostanie podpisane do końca listopada br. i wejdzie w życie w terminie 7 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw.

Z poważaniem,