

Uchwała nr 87
strony pracowników i strony pracodawców
Rady Dialogu Społecznego
z dnia 30 września 2020 roku
w sprawie udzielenia przez państwo niezbędnej pomocy firmom transportowym

Na podstawie art. 29 w związku z art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2232) uchwała się, co następuje:

Transport jest jednym z najważniejszych czynników zapewniających rozwój społeczno-gospodarczy kraju, który determinuje realizację Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną i ekonomiczną oraz przyczynia się do większej konkurencyjności polskiej gospodarki. Obecnie jednak wiele obszarów w kraju nie jest właściwie skomunikowanych, co powoduje, że brak jest dogodnych możliwości dojazdu do lokalnych centrów rozwoju. W efekcie wiele mniejszych miast i obszarów wiejskich dotyka problem trudności z dostępem do wysokiej jakości usług publicznych, takich jak opieka zdrowotna, edukacja czy kultura. Tym samym narastają bariery w rozwoju przedsiębiorczości oraz mobilności na rynku pracy, które prowadzą do powstania obszarów wykluczenia społecznego. Duża część zasobów kapitału ludzkiego, nie może być zaktywizowana, co osłabia potencjał polskiej gospodarki, edukacji, nauki i kultury.

Zjawiska te uległy ostatnio nasileniu w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa COVID-19. Coraz wyraźniej widać, że pandemia negatywnie wpłynęła na działalność wielu przedsiębiorców i sytuację bytową pracowników. Przewoźnicy transportowi świadczący usługi przewozu towarów i osób musieli w dużej mierze ograniczyć albo wręcz zawiesić swoją działalność, ponieważ stan epidemii spowodował znaczną trudność w efektywnym wykonaniu przewozu towarów i osób. Niestety rozwiązania pomocowe dla firm, które wprowadzono w ramach poszczególnych Tarcz antykryzysowych nie odpowiadają w pełni na oczekiwania firm transportowych i pracowników w nich zatrudnionych. Dlatego niezbędne jest wprowadzenie nowych rozwiązań, zmodyfikowanie istniejących i przyspieszenie niektórych procesów pomocowych. Mając na uwadze powyższe strona pracowników i strona pracodawców apeluje do strony rządowej, aby sformułowane w niniejszym stanowisku postulaty zostały przeanalizowane i znalazły wyraz w projektach regulacji prawnych i decyzjach poszczególnych ministerstw.

Postulaty w zakresie transportu drogowego:

- uznanie transportu publicznego (głównie lokalnego) jako usługi (użyteczności) publicznej, zaspokajającej niezbędne potrzeby społeczne a tym samym realizującą zasadę społecznej gospodarki rynkowej;
- identyfikacja wykluczenia transportowego jako problemu społecznego;
- odejście od rozpoznawania problemów z perspektywy wielkich aglomeracji;

- stworzenie spójnego (ogólnokrajowego a w przyszłości także ogólnoeuropejskiego) systemu transportu autobusowego (centralny /internetowy/ system połączeń, rezerwacji i sprzedaży biletów) oraz dogodne łączenie – na zasadzie wzajemnego wsparcia - transportu autobusowego z transportem kolejowym;
- przejęcie przez państwo odpowiedzialności za zbiorowy transport autobusowy i objęcie siecią regularnych i pewnych połączeń autobusowego transportu zbiorowego obszary obecnie wykluczone; ścisła współpraca państwa i samorządów w tej kwestii (stały monitoring trendów, potoków pasażerów, ewaluacja);
- objęcie pomocą państwa, spełniających ważne funkcje społeczne i publiczne, przedsiębiorstw komunikacji autobusowej, które z uwagi na trudną sytuację finansową nie wypełniają warunków określonych w ustawie antycovidowej;
- wkomponowanie spójnego systemu przewozów autobusowych w politykę klimatyczną;
- rozważenie przedłużenie dopłaty 3 zł do wozokilometra na okres po 31 grudnia 2020 r.;
- dopłaty z Funduszu Autobusowego powinny obejmować dofinansowanie do pojedynczych kursów nierentownych a nie tylko do nierentownych linii, na których tylko część kursów jest dochodowa;
- rozwiązanie problemów z tworzeniem linii komunikacyjnych wykraczających poza teren powiatu oraz poza teren województwa (dotyczy to przede wszystkim powiatów znajdujących się na granicy województw), z uwagi na kwestię samych dopłat do linii oraz ich rozliczania;
- przedłożenie wniosków o dopłatę pierwszego dnia roboczego w miesiącu następnym (zbyt krótki czas), postulowany termin 5 dni;
- rozważenie, przygotowanie i wprowadzenie programu wymianu taboru autobusowego w oparciu o krajowe autobusy. Oferta polskich przedsiębiorstw obecnie nie oferuje autobusów spełniających oczekiwania przewozów między-powiatowych. Cenne wydaje się w tym przedmiocie podejście ekologiczne chroniące środowisko naturalne z powodu nadmiaru spalin i starych wyeksploatowanych pojazdów masowo sprowadzanych z zagranicy;
- doprowadzenie do uchwalenia przez Sejm ustawy o transporcie publicznym;
- wprowadzenie zmian legislacyjnych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dn. 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej w celu zapewniania pracownikom odpowiednich warunków higieniczno-sanitarno-socjalnych podczas wykonywanej pracy;
- podjęcie zdecydowanych działań ze strony administracji rządowej, w celu ukrócenia nieuczciwych praktyk firm i osób, które wykorzystując sytuację kryzysową i fakt konieczności zapewnienia ciągłości dostaw, nie dokonują płatności za już wykonane usługi przewozowe lub celowo opóźniają zapłaty w transakcjach handlowych;

- wprowadzenie mechanizmu obligatoryjnego rekompensowania kosztów poniesionych na rzecz utrzymywania publicznego transportu zbiorowego;
- dążenie do zniesienia, z uwzględnieniem sytuacji epidemiologicznej, limitów pasażerskich we wszystkich autobusach, a do czasu realizacji tego postulatu ujednolicenie zapisów w stosunku do pojazdów powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób w zarobkowym, krajowym i międzynarodowym transporcie osób;
- równe traktowanie branży kolejowej i autobusowej, poprzez przekazanie operatorom autobusowym środków finansowych z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego do wysokości rozliczonej za te same miesięczne okresy w roku poprzednim;
- różnorodne promowanie transportu publicznego po epidemii COVID-19, z uwzględnieniem zarówno pociągów, jak i autobusów, aby przekonać Polaków, że jest to bezpieczny i ekologiczny sposób przemieszczania się po kraju;
- konieczność wprowadzenia dla transportu międzynarodowego, przedstawiciela transportowego w Polsce, a także zgłoszeń kierowców na terenie naszego kraju;
- wzmożenie prac nad budową i rozbudową infrastruktury drogowej oraz przydrogowej tj. nowoczesne parkingi z sanitariatami. Zwiększenie nowoczesnej sieci drogowej, to szybszy rozwój transportu;
- Reaktywacja Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego

Postulaty w zakresie transportu lotniczego

- udzielenie wsparcia przez państwo narodowemu przewoźnikowi lotniczemu (PLL LOT SA) w celu sprostania międzynarodowej konkurencji;
- promowanie przez PLL LOT SA pracowniczych formy zatrudnienia z uwagi na ich pozytywny wpływ na bezpieczeństwo firmy, pracowników i pasażerów.

Postulaty w zakresie transportu kolejowego:

- ograniczenie lub zniesienie obostrzeń dotyczącej liczby pasażerów w transporcie kolejowych, w szczególności regionalnym, z uwagi na trudności w kontrolowaniu ograniczeń i ich egzekwowaniu;
- okresowe zwolnienie z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej;
- na wzór rozwiązań przewidzianych dla lotnisk – potrzeba ustalenia, dla zarządców infrastruktury kolejowej, operatorów infrastruktury usługowej wsparcia w zakresie kosztów minimalnego utrzymania w gotowości operacyjnej całej infrastruktury, które nie były/są pokrywane z przychodów od przewoźników;
- okresowe zwolnienie z opłat za energię trakcyjną.

Postulaty w zakresie transportu morskiego:

- uwzględnienie w przepisach tzw. Tarczy antykryzysowej przedsiębiorstw branży morskiej i śródlądowej;
- przyznanie podmiotom zarządzającym portamiorskimi możliwości czasowego zwolnienia z opłat bądź czasowej redukcji opłat portowych, opłat z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy i innych opłat uiszczanych na rzecz podmiotów zarządzających portami przez przedsiębiorstwa żeglugowe, portowe i inne działające w granicach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- rozłączenie dla branży portowo-morskiej płatności należności celnych i podatkowych (VAT);
- wydłużenie okresu obowiązywania zmienionych zasad kształtowania opłat portowych do 31 grudnia 2021 r.;
- kompleksowe, a nie tylko doraźne, wsparcie dla branży portowo-morskiej (w tym dla armatorów), m.in. poprzez obniżkę czynszów dzierżawnych.

Inne postulaty:

- wprowadzenie natychmiastowego zwrotu nadpłaconego podatku VAT oraz uwolnienie środków zgromadzonych na wydzielonych rachunkach VAT, także firm nieobjętych obowiązkowym *split payment*. Środki powinny być wykorzystywane do regulowania innych, niż wymienione w art. 62b ust. 2 ustawy Prawo Bankowe, zobowiązań firm transportowych;
- pozyskiwanie danych dotyczących osób przebywających na kwarantannie dla branży kurierskiej oraz wsparcie w zakresie środków ochrony osobistej dla pracowników tej branży;
- zawieszenie całkowite lub znaczne obniżenie podatków od środków transportu oraz nieruchomości należących do firm transportowych. Możliwość odroczenia obowiązku opłacania należności z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne do 6 miesięcy;
- nowelizacja ustawy o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych, tak aby wydłużyć płatności dla podmiotu publicznego do co najmniej 60 dni, analogicznie jak podmiot publiczny zdrowotny;
- skrócenie zwrotu podatku VAT z 60 dni na maksymalnie 25 dni (w zakresie bieżących operacji finansowych), a przyspieszonego zwrotu podatku VAT z 25 dni na 10 dni w celu utrzymania płynności finansowej;
- uregulowanie kwestii zatorów płatniczych;
- eliminacja nieuczciwej konkurencji i podmiotów psujących rynek transportu:
 - zaostrenie przepisów regulujących zapłatę należności w transakcjach handlowych, poprzez wprowadzenie dodatkowych dotkliwych sankcji finansowych za niezrealizowane w terminie płatności za wykonane usługi;

- urealnienie kwestii zabezpieczenia finansowego dla firm pośredniczących przy przewozie rzeczy, w taki sposób aby wierzyciel mógł z tego zabezpieczenia skorzystać w sytuacji powstania przeterminowanego zobowiązania finansowego;
- wprowadzenie sankcji karnej dla podmiotów, które w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, w sposób umyślny i zaplanowany, wyłudniają realizację określonej usługi, w tym usługi transportowej;
- wprowadzenie sankcji administracyjnych dla osób skazanym prawomocnym wyrokiem za przestępstwo wyłudzenia, uniemożliwiających wykonywanie określonej działalności gospodarczej przez okres 5 lat.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Za stronę pracowników:

Za stronę pracodawców: