



19/00900/SEK/GBU

Warszawa, 6.11.2019 r.

**Pan**  
**Adam Abramowicz**  
Rzecznik Małych i Średnich  
Przedsiębiorców

*Szanowny Panie,*

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce z uwagą śledzi prace Zespołu Roboczego ds. Transportu, organizowane przez Biuro Rzecznika MŚP. Podczas spotkania w dniu 4 listopada 2019 r. zgłoszona została inicjatywa Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego w sprawie ograniczenia do dwustu litrów limitu paliwa wwożonego do Polski w standardowych zbiornikach pojazdów ciężarowych ze zwolnieniem z należności celnych, przywozowych oraz akcyzy. ZMPD stoi na stanowisku, że ponowne pojawienie się tego tematu w debacie publicznej dotyczącej transportu drogowego wymaga argumentacji znacznie szerszej niż tylko opinia jednej z organizacji przewoźników.

Problem „200 litrów” jest przedmiotem debaty od kilku lat. W marcu 2018 r., reagując na inicjatywę nowelizacji ustawy Prawo celne oraz Ustawy o podatku akcyzowym, w piśmie do ministra finansów wyraziliśmy sprzeciw wobec ograniczenia limitu paliwa wwożonego do Polski. Skutkiem proponowanych zmian byłoby osłabienie pozycji polskich przewoźników na rynku wschodnim, a nawet doprowadzenie do całkowitej utraty możliwości wykonywania przez nich przewozów na Wschód. Ważnym elementem przedstawionego wówczas stanowiska było pisemne poparcie naszego punktu widzenia przez trzynaście innych organizacji przewoźników drogowych. Reasumując: czternaście stowarzyszeń polskich przewoźników drogowych wspólnie powiedziało NIE proponowanym zmianom. Listę organizacji, które zaprezentowały w 2018 roku jednolite stanowisko, dołączamy od niniejszego pisma.

Pragnę jednocześnie przypomnieć argumentację merytoryczną, która legła u podstaw stanowiska prezentowanego przez nas oraz inne organizacje przewoźników. Warunkiem sine qua non dyskusji o ewentualnym ograniczeniu limitu wwozu paliwa jest uwzględnienie w niej dwóch aspektów.

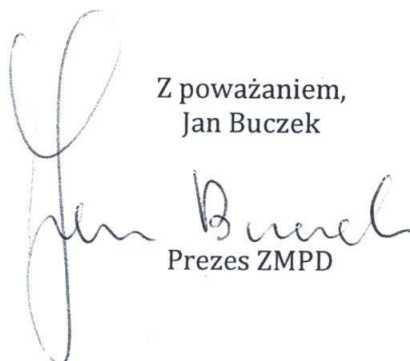
Po pierwsze: objęcie ograniczeniem całej wschodniej granicy Unii Europejskiej - od Finlandii po Grecję. W przeciwnym razie pojawią się naturalne luki, takie jak polsko-litewskie przejście graniczne w Budzisku, które nie pozwolą osiągnąć zakładanych efektów ograniczenia i obróćą jego skutki przeciwko tym, których miało chronić. Objęcie ograniczeniem całej wschodniej granicy UE mogłoby wzmacniać nie tylko polskich przewoźników, lecz także okazać się rozwiązaniem atrakcyjnym dla przewoźników z Rumunii, Bułgarii czy Słowacji.

Drugi warunek to połączenie dyskusji na temat ograniczenia limitu wwozu paliwa z inicjatywą zwrotu części podatku akcyzowego od paliwa wykorzystywanego w profesjonalnym przewozie rzeczy. Polscy przewoźnicy walczą o utrzymanie silnej pozycji na rynku europejskim. Ich przeciwnikiem są państwa starej Unii, które wytrwale i skutecznie dążą do wprowadzenia niekorzystnych dla nas zapisów Pakietu Mobilności. To główne, ale nie jedyne zagrożenie dla polskiego transportu międzynarodowego. Jest ich więcej: embargo rosyjskie, perspektywa Brexitu, narastająca konkurencja przewoźników z Europy centralnej i wschodniej. Dzisiaj polscy przewoźnicy potrzebują wsparcia. Częściowy zwrot akcyzy może okazać się skutecznym narzędziem, a jednocześnie - z punktu widzenia budżetu - trafną inwestycją.

Dyskusja na temat limitu wwozu paliwa ma wieloletnią historię. Z ubiegłorocznych wystąpień ministra finansów wynika, że rząd nie uznaje za zasadne dokonywanie zmian regulacji prawnych w tym zakresie.

W imieniu kilkunastu organizacji polskich przewoźników drogowych uprzejmie proszę Pana Rzecznika o nieinicjowanie kolejnych działań w tym zakresie, jeżeli nie będą one procedowane łącznie z wymienionymi powyżej warunkami.

Z poważaniem,  
Jan Buczek



Prezes ZMPD