

Warszawa, 24 marca 2020 r.

20/00204/SEK/JBU

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Pandemia COVID-19 zaledwie w ciągu dwóch tygodni doprowadziła branżę międzynarodowego transportu drogowego na skraj przepaści. Od decyzji rządu będzie zależeć, czy bankructwa coraz większej liczby firm zatopią nie tylko ten sektor polskiej gospodarki, ale i budżet naszego kraju. Dlatego pozwalam sobie wysłać do Pana Ministra ten apel z nadzieją, że decydenci nie będą głusi na rozpaczliwe wołanie branży o pomoc.

W imieniu ZMPD przesyłam uwagi do przedstawionych przez Minister Rozwoju – Jadwigę Emilewicz projektów aktów prawnych związanych z *propozycjami rządowego pakietu pomocowego dla przedsiębiorców w związku z epidemią zakażeń wirusem SARS-CoV-2, tzw. Tarczy Antykryzysowej*.

W przedstawionym projekcie ustawy **o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw**, znalazło się wiele różnych propozycji zmian prawnych w poszczególnych ustawach. Niestety proponowane rozwiązania dalece odbiegają od oczekiwań przedsiębiorców, w tym m.in. podmiotów wykonujących krajowy i międzynarodowy transport drogowy osób i rzeczy.

Przekazaliśmy – jako branża transportowa - do rządu konkretny pakiet propozycji zebranych w szerokich konsultacjach z kilkuset firmami. Jeżeli proponowane przez nas rozwiązania zostały wykorzystane w tak okrojonej formie jak ogłoszono, najwyraźniej mamy do czynienia z bagatelizowaniem skali zagrożenia dla gospodarki, a przede wszystkim dla kilkudziesięciu tysięcy firm transportowych. Istnieje realne widmo wielu bankructw, których nie da się uchronić bez realnej pomocy rządowej. Brakuje realnych rozwiązań dających wsparcie firmom z branż, które już dziś znalazły się na granicy upadłości. Gwarancje i wakacje kredytowe nie wystarczą.

Kluczowe obszary sygnalizowane przez przedsiębiorców pozostały bez odpowiedzi. Dlatego też ponownie wnioskujemy o wprowadzenie takich zmian, które obniżą koszt funkcjonowania firm aby uchronić ich przed upadłością. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

1) Zwolnienia z płatności podatków oraz składek ubezpieczeniowych

- odgórna abolicja VAT/ZUS/CIT/PIT na minimum 6 miesięcy począwszy od 1 marca 2020 roku i możliwość wydłużenia do 3 miesięcy po zakończeniu stanu epidemii (długość/wysokość świadczenia dostosowana do stopnia "zastoju" przedsiębiorstwa; firma, która ma zatrzymane 100 proc. przychodów = 100 proc. możliwych świadczeń);
- zwrot nadpłaconego podatku VAT (przechowywanego na kontach bankowych US) wprowadzony w sposób natychmiastowy;
- split payment zawieszony do końca 2020 roku w sposób natychmiastowy;
- odgórne zniesienie lub wprowadzenie ulg od podatku od nieruchomości;
- wprowadzenie możliwości zawieszenia na pewien okres (m.in. 6 m-cy) płatności podatku od środków transportu, w sposób analogiczny jak zaproponowano w przypadku podatku od nieruchomości;

Proponowane zniesienie opłaty prolongacyjnej za odroczenie terminu płatności podatków i zaległości podatkowych jest w obecnej sytuacji zdecydowanie nie wystarczające.

2) Wprowadzenie narzędzi zapewniających utrzymanie płynności finansowej:

- stworzenie mechanizmu kredytowania firm z PKD branży w sposób natychmiastowy przez banki komercyjne, np.: poprzez zabezpieczenia w 100 proc. z BGK (na ten moment żaden bank nie chce udzielić kredytu) – wysokość minimum 15-20 proc. obrotu rocznego, okres kredytowania min. 3 lata, rozpoczęcie spłaty po minimum 6 miesiącach;
- podniesienie górnego limitu kredytu obrotowego (500 tys. euro jest kwotą niewystarczającą dla dużych firm, tracących błyskawicznie płynność);
- odgórne wprowadzenie wakacji w spłacie kredytów i leasingów – nieoprocentowanych i bez dodatkowych opłat (takie rozwiązanie zaproponował już rząd, ale bez szczegółów, a w praktyce banki pobierają opłaty za wnioski).

3) Dopłaty do wynagrodzeń w przedsiębiorstwach oraz dotyczące jednoosobowej działalności gospodarczej, umowy zlecenia, umowy o dzieło:

- wynagrodzenia (umowa o pracę) – dofinansowanie 80 proc. wysokości pensji minimalnej na okres minimum 6 miesięcy począwszy od 1 lutego 2020 roku, szczególnie w większych przedsiębiorstwach (długość/wysokość świadczenia dostosowana do stopnia "zastoju" przedsiębiorstwa; firma, która ma zatrzymane 100 proc. przychodów = 100 proc. możliwych świadczeń);

- jednoosobowa działalność gospodarcza/umowa o dzieło/umowa zlecenia – rozciągnięcie i podwyższenie dopłat do 100 proc. średniej pensji krajowej na okres 6 miesięcy, począwszy od 1 marca 2020 roku (długość/wysokość świadczenia dostosowana do stopnia "zastoju" przedsiębiorcy)
- wprowadzenie takich rozwiązań formalno-prawnych, które umożliwią niemalże natychmiastowe skorzystanie ze wskazanych powyżej rozwiązań przedsiębiorcom;

4) Utworzenia specjalnego Funduszu wsparcia dla przedsiębiorstw

Fundusz dla przedsiębiorców celem pokrycia udokumentowanych szkód w wyniku pandemii (podobnie jak w przypadku klęski żywiołowej) dla przedsiębiorstw, które od 1 lutego 2020 roku notują miesięczne spadki obrotów w wysokości minimum 40 proc.

5) Przywrócenie możliwości pracy cudzoziemców

proponuje się aby w celu przeciwdziałania delegalizacji pobytu cudzoziemców na terenie RP, w sytuacji kiedy ostatni dzień legalnego pobytu cudzoziemca przebywającego w Polsce na podstawie wizy krajowej, okresu pobytu i okres ważności wizy cudzoziemca ulegał przedłużeniu z mocy prawa do upływu 30-tego dnia następującego po dniu odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii. Jednocześnie proponuje się, aby okres ważności zezwoleń pobytowych o charakterze terminowym, tj. zezwoleń na pobyt czasowy, ulegał przedłużeniu w sposób analogiczny.

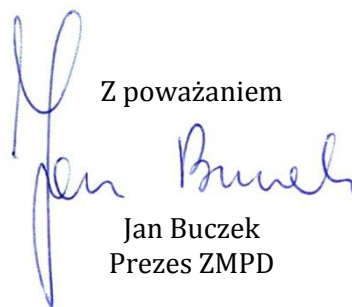
Przepis nie będzie dotyczył wiz Schengen, ponieważ sposób ich przedłużania uregulowany jest w prawie Unii Europejskiej (w ramach dorobku Schengen).

Powyższe niestety nie rozwiązuje problemu dla firm transportowych zatrudniających cudzoziemców, głównie obywateli z krajów spoza UE. Nasi kierowcy są pracownikami wykonującymi prace w dwóch krajach lub więcej a zatem muszą w ramach swoich obowiązków służbowych przekraczać granice państw UE. Muszą mieć wtedy WAŻNE dokumenty uprawniające do pobytu nie tylko w Polsce ale także innych państwach, a więc wizę lub kartę pobytu. Proponowane rozwiązania dotyczą sytuacji w której obcokrajowiec wykonuje swoją pracę na terytorium RP, a takimi nie są kierowcy w ruchu międzynarodowym.

Jednocześnie, jak zaznaczono, proponowane rozwiązanie nie dotyczy wizy Schengen. Dlatego też ZMPD wnioskowało o wznowienie wydawania wiz dla tych obcokrajowców, zatrudnionych w polskich firmach transportowych, którzy posiadają ważne zezwolenie na pracę w polskich konsulatach, albo wypracowania takiego mechanizmu, który umożliwi wydłużenie ważności wizy na terytorium Polski.

W przygotowanych propozycjach nie ma także rozwiązania sytuacji, kiedy cudzoziemcowi zatrudnionemu w polskiej firmie skończy się zezwolenie na pracę. W branży międzynarodowego transportu drogowego jedną trzecią wszystkich zatrudnionych kierowców, stanowią obywatele krajów spoza UE, głównie Ukrainy i Białorusi. Wykorzystując ułatwienia w zatrudnianiu obcokrajowców, które oferuje nasze państwo, polscy transportowcy zatrudnili przeszło 80 tysięcy cudzoziemców. Niektórym z nich będą się w tym newralgicznym okresie kończyły dotychczasowe pozwolenia. Urzędy wojewódzkie ograniczyły możliwość składania wniosków o zezwolenia jak i wniosków o przedłużenie zezwolenia na pracę. Powyższe oznacza, że w niedługim czasie część z naszych pracowników nie będzie mogła w sposób legalny kontynuować pracy. Może to doprowadzić do sytuacji, w której zaburzony zostanie system dostaw i przepływ towarów. Do takiej sytuacji nie możemy dopuścić. Uważamy zatem, że w propozycjach powinien znaleźć się mechanizm umożliwiający składanie i rozpatrywanie w terminie przyspieszonym, wniosków o przedłużenie zezwoleń na pracę dla KIEROWCÓW CIĄGNIKÓW SIODŁOWYCH ORAZ AUTOBUSÓW.

Reasumując, pominięcie naszych postulatów i nie wprowadzenie proponowanych przez nas rozwiązań spowoduje, że polski transport międzynarodowy nie będzie w stanie obsługiwać procesów gospodarczych, co dla naszej gospodarki narodowej może wywołać katastrofalne skutki, a ponadto znaczna część firm może ogłosić upadłość, a wówczas skutki społeczno-gospodarcze dla państwa polskiego będą zdecydowanie większe, aby nie powiedzieć tragiczne.


Z poważaniem
Jan Buczek
Prezes ZMPD

Do wiadomości:

Prezes Rady Ministrów
Mateusz Morawiecki

Minister Rozwoju
Jadwiga Emilewicz