



Warszawa, dnia 29.04.2020 r.

**Pan  
Zbigniew Ziobro  
Minister Sprawiedliwości**

***Szanowny Panie Ministrze,***

Zwracam się z prośbą o wsparcie naszych starań o skuteczniejszą ochronę działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług przewozu rzeczy i osób poprzez penalizację praktyk polegających na uchylaniu się od regulowania należności wobec przewoźników.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, będące największą organizacją przedsiębiorców tej branży w naszym kraju, zwróciło się do Minister Rozwoju, Pani Jadwigi Emilewicz o podjęcie działań w tym zakresie i umieszczenie stosownych zapisów w Tarczy 3.0.

Branża transportu drogowego od lat boryka się z problemem windykacji należności za wykonane usługi transportowe. Jednakże dziś, w dobie ogólnoswiatowego zagrożenia zakażeniem koronawirusem SARS-CoV-2, sytuacja na rynku stała się wręcz dramatyczna. Wiele firm wykorzystuje fakt pandemii do niewypłacania należnym przewoźnikom kwot. W Polsce dominującym modelem biznesowym w branży transportu drogowego są mikro- i małe firmy świadczące usługi przewozu rzeczy, których nie stać na kancelarie prawne oraz długotrwałe kosztowne procesy. Tym samym firmy te narażone są na ponoszenie strat. Nawet jeśli wejdą na kosztowną i długotrwałą drogę postępowania sądowego, to po otrzymaniu wyroku nadania klauzuli wykonalności i tak muszą ponieść dodatkowo duże opłaty komornicze.

Przepisy kodeksu karnego nie chronią w dostateczny sposób obrotu gospodarczego polegającego na świadczeniu usług. Dziś zarówno w unormowaniach prawnych jak i w kodeksie karnym nie ma pojęcia wyłudzenia usługi, w tym usługi transportowej. Według obowiązującej ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny ( Dz. U. z 1997 r., nr 88, poz. 553, z poz. zmian), prokuratorzy korzystają z innej możliwości ścigania oszustów, którzy wyłudzili w sposób umyślny i zaplanowany usługi transportowe w przewozie osób i rzeczy, stosując artykuł 286 §1 KK w brzmieniu:

*„Art. 286 Kto, w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, doprowadza inną osobę do niekorzystnego rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem za pomocą wprowadzenia jej w błąd albo wyzyskania błędu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.”*

Artykuł ten nie pozwala jednak na skuteczne postawienie zarzutów, jeżeli podejrzany działał z zamiarem ewentualnym, a nie umyślnie.

Proponujemy zatem wprowadzić do ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 374, 567, 568 i 695), przepisy wprowadzające sankcje karne oraz finansowe dla nielegalnej działalności, polegającej na umyślnym bądź nieumyślnym wyłudzeniu usługi przewozowej. I tak proponujemy dodać art. 286a w następującym brzmieniu:

*„art. 286a § 1. Kto zamawiając usługę przewozu osób lub rzeczy nie dokona zapłaty za wykonaną usługę, podlega karze pozbawienia wolności od... miesięcy do lat... oraz karze grzywny w wysokości trzykrotnej wartości wyłudzonej usługi.*

*§2 Kto pośrednicząc w wykonaniu usługi przewozu osób lub rzeczy otrzyma zapłatę, a nie przekaże jej w określonym terminie przewoźnikowi, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 oraz karze grzywny w wysokości pięciokrotnej wartości wyłudzonej usługi”.*

Tylko perspektywa nieuchronnej kary wynikającej z dobrze zdefiniowanych przepisów może doprowadzić do wyeliminowania z rynku transportowego nieuczciwych firm i osób, które wykorzystując sytuację kryzysową i fakt konieczności zapewnienia ciągłości dostaw, nie dokonują płatności za już wykonane usługi przewozowe.

Podobne rozwiązania powinny znaleźć się także w sytuacji umyślnych opóźnień w transakcjach handlowych. Jednym z najpoważniejszych zagrożeń, które zaważą na najbliższej przyszłości branży i całej gospodarki, są zaległości płatnicze. Według badań i raportów jeszcze sprzed epidemii, ponad 60 proc. przedsiębiorców transportowych doświadcza opóźniania płatności przez kontrahentów. Obecnie obserwujemy, że zleceniodawcy nagminnie wykorzystują swoją przewagę i wydłużają te okresy.

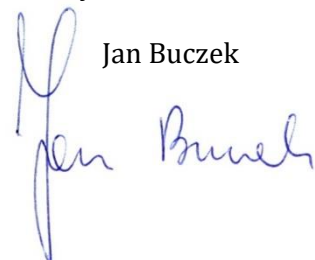
Dziś terminy płatności w naszej branży wynoszą od 60 do 140 dni. W przepisach ustawy o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (t.j. Dz.U. z 2019 poz. 403) są instrumenty prawne, które mają na celu obronę słabszej strony transakcji. Niestety, ustawa ta dziś w praktyce ma niewielkie zastosowanie, nie zawiera bowiem żadnych poważnych sankcji za opóźnienia w płatnościach. Tymczasem, manipulowanie terminami zapłaty za wykonane usługi oraz celowe ich opóźnianie to codzienność, która zagraża płynności finansowej przewoźników. Może to prowadzić nie tylko do zakłóceń w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw, lecz także do praktyk spekulacyjnych, dyskryminujących rzetelnych przedsiębiorców.

W naszej ocenie tylko rozwiązania nakładające sankcje karne za umyślne opóźnienia w transakcjach handlowych mogą ukrócić proceder powszechnego niepłatenia za usługi transportowe. Podmioty transportowe potrzebują tych regulacji zwłaszcza teraz, kiedy rynek w dobie pandemii stał się skrajnie trudny, a regulowanie zobowiązań, również podatkowych, przez rzetelnych przedsiębiorców stanowi ogromny wysiłek.

To nie czas na tolerowanie naciągaczy i pospolitych oszustów.

Z wyrazami szacunku

Jan Buczek



Prezes ZMPD