



STANOWISKO FORUM TRANSPORTU DROGOWEGO 25 MARCA 2020 ROKU

Przedstawiciele organizacji zrzeszających polskich przewoźników drogowych apelują do rządu oraz parlamentu Rzeczypospolitej Polskiej o rozszerzenie zakresu wsparcia ekonomicznego polskich przedsiębiorców i pracowników w taki sposób, aby dać szansę na podtrzymanie funkcjonowania transportu. To konieczne dla zachowania ciągłości łańcucha dostaw na polskim rynku oraz wymiany handlowej pomiędzy krajami. W Europie dotkniętej epidemią koronawirusa transport drogowy działa w warunkach szczególnych, a przewoźnicy i kierowcy należą do grupy zawodów niezbędnych dla zachowania podstawowych działań państwa i możliwości funkcjonowania społeczeństwa.

Przewoźnicy drogowi, którzy nigdy nie korzystali z żadnych form wsparcia pieniędzmi publicznymi, nie chcą zapomogi na przeczekaanie ciężkich czasów. Potrzebują środków na utrzymanie zdolności do świadczenia usług, bez których gospodarka i rynek nie mogą istnieć. Upadłość każdego przedsiębiorstwa to katastrofa dla przedsiębiorcy i załogi. Upadłość przedsiębiorstwa transportu drogowego to braki towarów na rynku oraz utrudnienia i straty dla wielu branż. Żyjemy w poczuciu misji. Chcemy pracować, żeby inni mogli produkować, sprzedawać i kupować.

Propozycje Tarczy Antykryzysowej to za mało. Przedstawiciele naszej branży w wielu wystąpieniach i podczas wielu spotkań zwracali uwagę na jej niedostatki. Jeżeli Tarcza ma rzeczywiście chronić, trzeba uwzględnić dodatkowe zapisy:

Zwolnienie z płatności podatków oraz składek ubezpieczeniowych

- odgórna abolicja VAT/ZUS/CIT/PIT na minimum 6 miesięcy począwszy od 1 marca 2020r i możliwość wydłużenia do 3 miesięcy po zakończeniu stanu epidemii (długość/wysokość świadczenia dostosowana do stopnia "zastoju" przedsiębiorstwa; firma, która utraciła 100 proc. przychodów = 100 proc. możliwych świadczeń);

- zwrot nadpłaconego podatku VAT (przechowywanego na kontach bankowych US) wprowadzony w sposób natychmiastowy;
- uwolnienie środków zgromadzonych na wydzielonych rachunkach VAT firm nieobjętych obowiązkowym split paymentem, aby mogły być wykorzystywane do regulowania innych, niż wymienione w art. 62b ust. 2 ustawy Prawo bankowe, zobowiązań tych firm.
- odgórne zwolnienie z podatku od nieruchomości lub wprowadzenie ulg w tym podatku;
- wprowadzenie możliwości zwolnienia na okres 6 miesięcy z 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 niewystarczające.
- Rozliczenie tegorocznej straty - branże szczególnie dotknięte kryzysem makroekonomicznym (np. transport, turystyka), w sytuacji spadku przychodów firmy o 50% w 2020 r. w stosunku do analogicznego okresu roku 2019 r. zyskają prawo obniżenia dochodu do opodatkowania za 2019r. o wysokość straty w 2020 r. poprzez korektę CIT za 2019 r. do limitu 5 mln zł. Ostateczne rozliczenie straty zostanie dokonane po zamknięciu roku 2020. Jeśli w trakcie roku podmiot, który dokonał korekty odrobi straty i osiągnie wynik dodatni, będzie dokonywał wpłat zaliczek na podatek dochodowy

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).

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 utraciła 100 proc. przychodów = 100 proc. możliwych świadczeń);
- jednoosobowa działalność gospodarcza/umowa o dzieło/umowa-zlecenie – 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 przedsiębiorcom niemal natychmiastowe skorzystanie ze wskazanych powyżej rozwiązań.

Utworzenie 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.

Przywrócenie możliwości pracy cudzoziemców:

Proponujemy, 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, okres 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 proponujemy, aby okres ważności zezwoleń pobytowych o charakterze terminowym, tj. zezwoleń na pobyt czasowy, ulegał przedłużeniu w analogiczny sposób.

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 pracę w dwóch lub więcej krajach, a zatem muszą w ramach swoich obowiązków służbowych przekraczać granice państw UE. Muszą mieć wtedy WAŻNE dokumenty uprawniające do pobytu nie tylko w Polsce, lecz także w 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 zaznaczyliśmy, 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 z 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. To 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 samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych oraz autobusów.

Forum Transportu Drogowego to platforma uzgadniania wspólnych stanowisk przez prezesów ok. 40 organizacji polskich przewoźników drogowych. Prosimy zatem o potraktowanie tego wystąpienia jako głosu całego naszego środowiska. W niczym nie umniejsza to znaczenia faktu, że wiele organizacji przewoźników drogowych samodzielnie skierowało do rządu i parlamentu stanowiska. Nasze środowisko wszelkimi sposobami próbuje przekonać rządzących do znacznie dalej idących działań przeciwdziałających skutkom światowej epidemii. Czynimy to z przekonaniem, że walczymy o wspólne dobro.