

**Oświadczenie złożone
przez senatora Antoniego Motyczkę
na 73. posiedzeniu Senatu
w dniu 31 marca 2011 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Od 1 lipca 2011 r. ma wejść w życie elektroniczny system poboru opłat za korzystanie z wybranej infrastruktury drogowej. Dnia 22 marca br. podpisane zostało zarządzenie dotyczące dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej. Wprowadzenie powyższych zmian wynika z dyrektyw unijnych, które funkcjonują już w większości krajów europejskich.

Szanowny Panie Ministrze, czy proponując wysokość stawek opłaty elektronicznej, rząd wziął pod uwagę katastrofalną kondycję polskiego transportu? Galopujące ceny paliw powodują, że transportowcy balansują na granicy wypłacalności, a od ostatniego roku wiele firm działających w tej branży, szczególnie małych i średnich, zniknęło z rynku.

Zawarta w rozporządzeniu wysokość stawek opłaty elektronicznej to ostateczny gwóźdź do trumny polskiego transportu. Szczególnie ze względu na rozbieżność kosztów wynikających z klasyfikacji pojazdów według norm Euro, czyli w zależności od limitu emisji spalin. Wysokość stawek uderzy przede wszystkim w małe i średnie firmy transportowe, których nie stać na świadczenie usług poza granicami kraju, a działalność firm transportowych zajmujących się transportem krajowym całkowicie przestanie być opłacalna. Można zakładać, że ze względu na ogromny wzrost kosztów transportowcy mogą podnieść ceny swoich usług, jednak w przypadku przewoźników będących podwykonawcami w dużych firmach spedycyjnych, sytuacja jest o wiele bardziej skomplikowana, bo wbrew pozorom to nie przewoźnicy dyktują warunki.

Jeżeli zdaniem rządu tak duża rozbieżność w wysokości opłat elektronicznych ze względu na normy Euro zachęci właścicieli firm transportowych do wymiany taboru na nowszy i spełniający normy Euro 4 i 5, to zapewniam, że zachęci ona jedynie do zlikwidowania działalności gospodarczej, zwolnienia pracowników i ustawienia się w kolejce do okienka po wypłatę zasiłku w Urzędzie Pracy. Przeważająca część rynku transportowego w Polsce bazuje na samochodach spełniających normę emisji spalin Euro 3 i niżej. Polskich transportowców, ze szczególnym naciskiem na małe i średnie firmy realizujące transport krajowy, po prostu nie stać na taką flotę, bo na przykład samochody spełniające normę Euro 3 były produkowane jeszcze w 2004 r.

Branża transportowa jest jedną z tych, która najbardziej odczuła skutki światowego kryzysu. Mimo ogromnego wzrostu kosztów – przykładowo ceny winiet w stosunku rocznym wzrosły od września 2010 o ponad 100% ze względu na zniesienie możliwości zakupu winiety rocznej, ceny paliw wzrosły o około 30%, koszty obowiązkowych ubezpieczeń OC o około 50% – stawki za transport praktycznie pozostały niezmiennione.

Szanowny Panie Ministrze, polski transport jest w fatalnej kondycji. Czy tworząc wyżej wymienione przepisy, ministerstwo wzięło pod uwagę, jak wpłyną one na rodzimych przewoźników? Czy transportowcy udźwigną kolejny, tak wielki ciężar? Czy prowadzono analizy jak rozporządzenia te wpłyną na kondycję polskiego transportu? Jeżeli tak, to co z owych analiz wynika?

Z poważaniem
Antoni Motyczka