



ProKolej



Stanowisko w sprawie projektu

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

Organizacje branżowe zrzeszające podmioty rynku przemysłu kolejowego :

- **Forum Kolejowe Railway Business Forum (RBF)**
- **Fundacja ProKolej**
- **Izba Gospodarcza Transportu Lądowego (IGTL)**
- **Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPK)**
- **Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych**
- **Instytut Spraw Obywatelskich**

z uwagą śledzą prace związane z przeciwdziałaniem skutkom epidemii COVID-19 dla gospodarki kraju, w szczególności poprzez pryzmat specyfiki transportu kolejowego.

Mając na uwadze sytuację nadzwyczajną, wynikającą z rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 491 z późn. zm.) a także wpływ epidemii na gospodarkę – w tym w szczególności ograniczenie działalności transportowej – zwracamy się z prośbą o uwzględnienie kolejnictwa w planach wsparcia gospodarczego (w ramach tzw. „Tarczy Antykryzysowej” oraz następnych działaniach państwa). Szereg rozwiązań ogólnych przyjmowanych dla gospodarki albo nie obejmuje specyfiki transportu albo dla swej skuteczności wymaga pogłębienia.

Dotyczy to sektora kolei, zwłaszcza w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sytuacja kryzysowa branży (masowe ograniczenie przewozów) wymaga możliwie szybkiego uruchomienia instrumentów niwelujących negatywne skutki gospodarcze pandemii COVID-19. Transport kolejowy jest w polskich warunkach kluczowym środkiem dla przemieszczania się obywateli, w szczególności w relacjach lokalnych oraz w łańcuchach dostaw dla przemysłu, energetyki i budownictwa. Załamanie przewozów kolejowych może mieć bardzo negatywny wpływ na wyniki gospodarcze a także sytuację obywateli.

W związku z powyższym przedstawiamy poniżej szereg postulatów jakie zdaniem naszych organizacji powinny być bezzwłocznie wprowadzone w życie.

1. Sytuacja kolejowych przewoźników pasażerskich i towarowych

1.1. Postulujemy **wprowadzenie zawieszenia opłat rezerwacyjnych** - które są ponoszone w przypadku rezygnacji z przyznanej przepustowości - albo w ustawie (zawieszenie art. 33 ust. 11 na czas epidemii lub zagrożenia i następujący po niej okres przejściowy) albo w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury poprzez dodanie w par. 23 ust. 3:

„3. Oplata o których mowa w ust. 1 pkt. 1) wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu odwołanego w okresie epidemii ogłoszonej na podstawie ... tu art. i tytuł ustawy”,

lub nowy art. w ustawie

„Z tytułu niewykorzystania przez przewoźników kolejowych zdolności przepustowej w okresie stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii oraz w okresie 30 dni po ich odwołaniu opłaty rezerwacyjnej o której mowa w art. 33 ust. 11 nie pobiera się.”

Uzasadnienie:

Odwołanie licznych pociągów w okresie epidemii następuje formalnie z inicjatywy przewoźnika, a faktycznie w wyniku okoliczności od niego niezależnych. Przewoźnicy pasażerscy i tak znajdują się w trudnej sytuacji wobec zmniejszenia się liczby pasażerów. Wpływy ulegną znacznej redukcji, nieproporcjonalnie większej niż koszty.

1.2 Postulujemy szersze wykorzystanie słabo wykorzystywanego – jak na razie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Dodatkowo nowego artykułu do ustawy specjalnej lub innej:

„Art. ... 1. W roku 2020 środki Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej utworzonego na podstawie ustawy mogą być przeznaczone także na skompensowanie ubytku przychodów przedsiębiorstw kolejowych wykonujących usługi transportu publicznego z tytułu zmniejszenia liczby pasażerów w okresie stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii i okresu do 30 dni po ich odwołaniu.

2. Organem właściwym do podejmowania decyzji w sprawie kompensaty jest minister właściwy w sprawach transportu.

3. W roku 2020 za połączenia nowe w rozumieniu ustawy o której mowa w ust. 1 uważa się także połączenia wykonywane w transporcie drogowym które zostały ograniczone, zlikwidowane lub którym grozi likwidacja albo ograniczenie na skutek zmniejszenia przewozów i przychodów w wyniku ogłoszenia stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii.

4. Minister właściwy w sprawach transportu określi w drodze rozporządzenia:

1) warunki, zasady i tryb wnioskowania o przyznanie kompensaty i sposób obliczania kwoty kompensaty o której mowa w ust 1. ,

2) szczegółowe zasady kwalifikowania połączeń jako nowych w rozumieniu ust. 3 kierując się zasadą jednakowego traktowania przewoźników oraz potrzebą zachowania płynności i równowagi finansowej przedsiębiorstw.”

Uzasadnienie: Jednocześnie, jak na razie, stopień wykorzystania funduszu, o którym mowa jest niewielki i należy uznać że w obliczu powstałych trudności pilniejszym zadaniem jest zachowanie istniejącego potencjału przed uruchamianiem nowych połączeń. Organizatorzy transportu publicznego zapewne doznają zmniejszenia wpływów podatkowych i nie będą mieli możliwości pełnego skompensowania nadzwyczajnych ubytków w przychodach przewoźników.

1.3. Postulujemy **zmniejszenie a w minimalnym wariacie prolongatę w roku 2020 opłat za dostęp do infrastruktury**, które skompensowałyby w części problemy finansowe, w pierwszym rzędzie poprzez **objęcie dotacją występujących u zarządcy infrastruktury kosztów stałych, w tym utrzymania służb ruchu**, których stan jest i powinien być zachowany pomimo czasowego zmniejszenia pracy eksploatacyjnej.

UZASADNIENIE : Z uwagi na drastyczne obniżenie przewozów pasażerskich (spadek przychodów z tego tytułu szacowany jest w okresie stanów epidemii na 75-90%) oraz spodziewany spadek przewozów towarowych z uwagi na ograniczenie produkcji przemysłowej i wymiany handlowej, zamykanie części linii produkcyjnych, przerwanie łańcuchów dostaw i problemy z zaopatrzeniem w materiały i komponenty ilość i zakres pracy przewozowej ulega i będzie ulegać w okresie co najmniej kilku miesięcy katastrofalnym spadkom.

Równocześnie należy wziąć pod uwagę ryzyko braku płynności po stronie klientów kolei, którzy wciąż zamawiają pociągi. Istnieje realne ryzyko, że w momencie zapadalności terminów płatności za realizowane obecnie przewozy przewoźnicy kolejowi nie będą terminowo otrzymywali zapłaty. W przypadku wielu przewoźników kolejowych może to skutkować brakiem płynności i koniecznością natychmiastowego wstrzymania operacji kolejowych. Z drugiej strony, zmniejszenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (względnie prolongata opłat o co najmniej 3 miesiące), ogłoszona już teraz, mogłaby stworzyć przewoźnikom kolejowym warunki do wydłużenia terminów płatności, co zapobiegłoby powstawaniu zatorów płatniczych w gospodarce i pomogło przedsiębiorstwom z branż dotkniętych kryzysem (budownictwo, logistyka kontenerowa, branża paliwowa, itp.) a będących klientami kolei na utrzymanie płynności finansowej i zatrudnienia.

Kształtowanie cennika dostępu a więc przychodów zarządcy infrastruktury odbywa się poprzez wyodrębnienie w kosztach zarządcy infrastruktury kategorii:

1. kosztów niezwiązanych z zapewnieniem usług minimalnego odstępu do infrastruktury (niekwalifikowanych - administracji, SOK, także niewielkiej części kosztów prowadzenia ruchu). Nie mogą one być pokrywane z opłat i nie wpływają na cennik, według planu PKP PLK na 2019 jest to 1,6 mld zł.

2. kosztów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury (przeważająca część kosztów prowadzenia ruchu, utrzymania i remontów oraz amortyzacji) i ponoszonych bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągów, według planu PKP PLK na 2019 jest to 1,9 mld zł

3. kosztów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury niezakwalifikowanych jako ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągów, według planu PKP PLK na 2019 jest to 4,0 mld zł.

O ile wyodrębnienie kategorii 1 wydaje się proste, to podział pomiędzy 2 i 3 jest mniej oczywisty, gdyż podział kosztów prowadzenia ruchu oparty został na wyodrębnieniu z czasu pracy dyżurnych ruchu i innego personelu ruchowego czasu „jałowego”, podczas którego z braku jazdy pociągów personel ten pozostaje w gotowości na posterunku, ale nie musi

koncentrować uwagi i nie wykonuje żadnych czynności. Ten czas wzrośnie w wyniku zmniejszenia ruchu w okresie epidemii. Koszty te nie mają jednak charakteru funkcji ciągłej zależnej od liczby pociągów. Zarządca nie zmniejszy ani nie zwiększy liczby dyżurnych ruchu z powodu ubytku lub przybycia jednego pociągu. Należy bezwzględnie bronić zatrudnienia w okresie turbulencji, oraz zapobiegać redukcji liczby czynnych posterunków ruchu. Kwota ta stanowi około 41% wszystkich kosztów kwalifikowanych, pokrywanych opłatami, a więc kwalifikacja ta w takim właśnie stopniu wpływa na wielkość podstawowych opłat za dostęp.

Wynika stąd, że konieczne jest zmniejszanie cen (stawek dostępu do infrastruktury kolejowej), w pierwszym rzędzie poprzez uznanie kosztów ruchu za koszty niekwalifikowane (stałe) i objęcie w całości kosztów służb związanych z ruchem i utrzymaniem umową z Rządem i dotacją. Pozwoli to zmniejszyć opłaty o około 40%.

Przewoźnicy ponosić będą wyłącznie koszty związane z materialnym zużyciem infrastruktury, proporcjonalne do faktycznego ruchu i masy pociągów. Jednocześnie w wyniku tej sytuacji przychody zarządcy infrastruktury obniżą się z powodu zamawiania mniejszej liczby tras pociągów oraz zmniejszenia wpływów na skutek postulowanej obniżki opłat za dostęp do infrastruktury oraz rezygnację z opłat „rezerwacyjnych”.

Zatem aby utrzymać, na ile to możliwe, **potencjał przewozów pasażerskich i towarowych kolejną niezbędną jest pomoc dla zarządcy poprzez którego wsparcie otrzyma cały sektor kolejowy.**

1.4. Ponadto wskazane jest **rozszerzenie ogólnych przepisów anty kryzysowych** umożliwiających skompensowanie trudności i podtrzymanie potencjału oraz zatrudnienia fachowego personelu i zmniejszenia skali redukcji transportu publicznego.

W zakresie przychodów :

Wprowadzenia dopłat do biletów komunikacji regionalnej (zwiększenie wymiaru ulg oraz wprowadzenie ulg dla wszystkich, nawet przejazdów jednorazowych, na okres od kilkunastu miesięcy do 2 lat w zależności od utraty pasażerów) w celu powrotu pasażerów do transportu publicznego, przy czym środki na dopłaty powinny być uruchomione przez Rząd bez obciążania samorządów dodatkowymi kosztami.

W zakresie kosztów pracy:

- a) Finansowanie przez ZUS lub FGŚP wynagrodzenia za czas choroby od pierwszego dnia nieobecności w pracy, również dla pracowników, którzy muszą pozostać w szpitalu, na kwarantannie czy pod obserwacją.
- b) Całościowe lub częściowe obniżenie składek ZUS dla przewoźników sektora transportu publicznego, szczególnie dotkniętego skutkami ekonomicznymi pandemii COVID-19.

W zakresie kosztów energii :

Ograniczenie obciążeń przewoźników w zakresie zakupu zakontraktowanej energii trakcyjnej poprzez systemowe wsparcie operatora systemu dystrybucji energii w zakresie kosztów stałych gwarantujących stabilność zasilania pomimo czasowego zmniejszenia pracy eksploatacyjnej. Uruchomienie instrumentów obniżenia kosztów energii dla operatorów publicznego transportu zbiorowego po stronie producentów oraz operatorów systemu przesyłowego.

2. Sytuacja zarządcy infrastruktury - PKP PLK SA oraz prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych

2.1 Postulujemy przyjęcie **korekt budżetu o wsparciu finansowym dla narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej** Polskie Linie Kolejowe PKP SA, które redukowałyby straty poniesione w związku z prolongatą/obniżką opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewoźników kolejowych i umożliwiły **realizację postulatów wyżej przedstawionych a zwłaszcza utrzymanie potencjału i uniknięcie zaniedbań w zakresie utrzymania.**

Uzasadnienie: Transport, a w szczególności transport kolejowy jest jedną z gałęzi gospodarki, która w pierwszej kolejności w sposób bezpośredni została dotknięta skutkami pandemii. Z uwagi na drastyczne obniżenie przewozów pasażerskich i spodziewany spadek przewozów towarowych ilość i zakres pracy przewozowej ulega i będzie ulegać w okresie co najmniej kilku miesięcy katastrofalnym spadkom. W wyniku tej sytuacji dla zarządcy infrastruktury:

- *przychody przy konieczności utrzymania, a nawet zwiększenia, kosztów stałych utrzymania infrastruktury spadną z powodu zamawiania mniejszej ilości pociągów*
- *przychody spadną również, zważywszy na wsparcie przewoźników kolejowych w postaci postulowanej prolongaty/obniżki opłat za dostęp do infrastruktury i rezygnacji z opłat rezerwacyjnych.*

Zatem aby utrzymać, na ile to możliwe, potencjał przewozów pasażerskich i towarowych kolejną niezbędną jest pomoc dla zarządcy poprzez którego wsparcie otrzyma cały sektor kolejowy.

2.2. Postulujemy przyjęcie przepisów umożliwiających zmiany w umowach zawartych z zamawiającym publicznym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W celu poprawy sytuacji dużych podmiotów realizujących kontrakty kolejowe, proponujemy zmiany w już zawartych umowach, które mniej obciążają budżetu Państwa, a realnie pomogą firmom budowlanym realizować kontrakty, utrzymać płynność finansową, a w razie czasowej niemożności ich kontynuowania pozwolą utrzymać potencjał wykonawczy.

W trosce o utrzymanie obecnego zatrudnienia, w sytuacji możliwego spowolnienia albo zatrzymania robót lub/i odbiorów wykonanych robót, a co za tym idzie fakturowania i wypłacania wynagrodzenia wykonawcom, konieczne jest uwolnienie zaangażowanego kapitału obrotowego oraz poprawa płynności firm budowlanych poprzez:

- zmniejszenie kwot minimalnych PŚP/faktur upoważniających do fakturowania,
- obowiązkowe odbiory/fakturowanie dwa razy w miesiącu,
- umożliwienie zafakturowania zgromadzonych, a niezabudowanych materiałów w pozostałych 10% (90% zostało już wcześniej zakupione przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a pozostała część jest de facto finansowana obecnie przez wykonawców)
- zniesienie obowiązku dostarczenia gwarancji bankowej zwrotu zaliczki w wysokości 100% kwoty brutto zaliczki (VAT jest natychmiast zwracany do budżetu, a gwarancja utrzymywana) albo ograniczenie do wartości netto,
- wyrażanie zgody na cesję z kontraktów pod faktoring.
- rozszerzenie listy podmiotów mogących wystawiać gwarancje zwrotu zaliczek o towarzystwa ubezpieczeniowe, tj. zniesienie ograniczania wyłącznie do banków

Powyższe działania w żaden sposób nie obciążają budżetu państwa, a realnie pomogą firmom budowlanym realizować kontrakty, a w razie czasowej niemożności ich kontynuowania pozwolą utrzymać potencjał wykonawczy.

3. Sytuacja pracowników sektora kolejowego i ogólnie transportowego

3.1. Konieczne jest dokonanie zmian przepisów w zakresie badań lekarskich odnośnie pracowników kolei:

- a) skorygowanie błędnego odwołania i przywołanie prawidłowych artykułów ustawy o transporcie kolejowym (w art. 12 ustawy specjalnej) , tj. art. 22 ust. 2c, ust. 6, 7, art. 22b ust. 7, ust. 7e, art. 22d ust. 1 pkt 2), a także
- b) § 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

Intencją proponowanych zmian jest objęcie wyłączeniem dotyczącym badań dopuszczających do wykonywania pracy maszynistów i wszystkich pracowników zawodów regulowanych, które są kluczowe dla prowadzenia operacji kolejowych.

Jednocześnie proponowane są zapisy, które wydłużają termin uzupełnienia braków stosownie do trwania stanu epidemii, aby wykonanie tych obowiązków było realne w sytuacji kumulacji zadań w PKP S.A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy.

Proponujemy po art. 12 dodać się art. 12a w brzmieniu:

„Art. 12a. 1. W przypadku ogłoszenia stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, od dnia ogłoszenia danego stanu, zawieszają się wykonywanie obowiązków wynikających z przepisów:

- 1) art. 227 par. 1 ust. 2, art. 23711a oraz art. 23712 par. 1. art. 229 § 2 zdanie pierwsze i § 4-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. 2019 r. poz. 1040, 1043 i 1495) w odniesieniu do badań okresowych;
- 2) art. 39j i art. 39k ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 i 2493);
- 3) art. 22a ust. 2c, ust. 6,7, art. 22b ust. 7, ust. 7e, art. 22d ust. 1 pkt 2) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020) w zakresie wykonywania okresowych badań lekarskich i badań psychologicznych.

4) § 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 46) w zakresie wykonywania okresowych i kontrolnych badań lekarskich i badań psychologicznych w odniesieniu do pracowników na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020).

2. Po odwołaniu stanu zagrożenia epidemicznego, w przypadku gdy nie zostanie ogłoszony stan epidemii albo po odwołaniu stanu epidemii, pracodawca i pracownik są obowiązani niezwłocznie podjąć wykonywanie zawieszonych obowiązków, o których mowa w ust. 1, i wykonać je w okresie równym okresowi trwania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii, przy czym termin ten nie może być krótszy niż 90 dni od dnia odwołania danego stanu.

3. W przypadku braku dostępności lekarza uprawnionego do przeprowadzenia badania wstępnego lub kontrolnego, badanie takie może przeprowadzić i wydać odpowiednie orzeczenie lekarskie inny lekarz. Orzeczenie lekarskie wydane przez innego lekarza traci moc po upływie 630 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego, w przypadku gdy nie zostanie ogłoszony stan epidemii, albo od dnia odwołania stanu epidemii. Lekarz ten może przeprowadzić badanie i wydać orzeczenie lekarskie w trybie określonym w art. 2 ust. 4 ustawy z dnia 5 grudnia 1996 r. o wykonywaniu zawodu lekarza i lekarza dentystry (Dz. U. z 2019 r. poz. 537, 577, 730 i 1590 oraz z 2020 r. poz. 278). Do orzeczenia lekarskiego stosuje się odpowiednio art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 28 kwietnia 2011 r. o systemie informacji w ochronie zdrowia (Dz. U. z 2019 r. poz. 408, 730, 1590 i 1905). Orzeczenie lekarza włącza się do akt osobowych pracownika.”;

Uzasadnienie: Wobec istniejących i spodziewanych trudności zarówno po stronie służby zdrowia jak i pracodawców zatrudniających pracowników celowe jest zawieszenie obowiązku przeprowadzania badań okresowych. Dotyczy tego nowelizacja z Art. 1 pkt. 8 dotycząca nowego Art. 12a która zawiesza obowiązek okresowych badań lekarskich dla pracowników (kodeks pracy), dla kierowców – także badań psychologicznych (ustawy o transporcie drogowym).

Bezpośrednio transportu kolejowego dotyczy nowelizacja z Art. 1 pkt. 8, dodająca art. 12 a do specustawy. Zawiesza on obowiązek okresowych badań lekarskich dla pracowników (kodeks

pracy), dla kierowców – także badań psychologicznych (uot drogowym). Kwestia badań okresowych lekarskich i psychologicznych jest przedmiotem Art. 22.

Niemniej postulujemy, biorąc pod uwagę, że po ustaniu stanu epidemii nastąpi spiętrzenie liczby badań, wydłużenie okresu, w ciągu którego po odwołaniu stanu epidemii konieczne jest wykonanie badań z 60 do 90 dni.

3.2. Ograniczenie pracy urzędów a także trudności takie jak kwarantanna lub chorób po stronie posiadacza uprawnień powodować będą trudności w terminowym przedłużeniu uprawnień i zakłócenia w pracy przedsiębiorstw transportowych i zarządzających.

Dlatego proponujemy nowy przepis:

„Art. ... Jeżeli określony w ustawach lub rozporządzeniach albo w decyzji lub licencji termin uprawnień do kierowania pojazdami, wykonywania zawodu maszynisty lub operatora specjalistycznego sprzętu wygasa w okresie stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii przedłuża się go z mocy ustawy do dnia przypadającego 90 dni po odwołaniu stanu epidemii. Przepis ten nie dotyczy przypadku odebrania lub zawieszenia uprawnień na skutek decyzji lub wyroku będących następstwem przestępstwa lub wykroczenia popełnionego przez posiadacza uprawnień.”

3.3. W proponowanych przepisach brakuje bardzo istotnych odniesień do szkoleń okresowych BHP, a w szczególności do szkolenia na stanowiskach robotniczych, ponieważ wszystkie inne można wykonać w formie „online”. Forma prowadzenia szkolenia "robotniczego" wpisana jest natomiast wprost do rozporządzenia Ministra Gospodarki i pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy jako instruktaż. Ponadto na tych stanowiskach w sytuacji, jeśli występują prace szczególnie niebezpieczne, szkolenie należy przeprowadzać nie rzadziej niż raz w roku. W związku powyższym warto również rozważyć możliwość dopuszczenia wydłużenia tego czasu do momentu ustania stanu epidemii, na takiej samej zasadzie, jaką zaprojektowano dla badań profilaktycznych.

3.4. Kolejne zagadnienie to brak odniesienia do terminów wykonywania pomiarów środowiska pracy (NDS, NDN), które obecnie należy wykonywać ściśle i terminowo, w zależności od wyników poprzednich pomiarów (również w tym przypadku zasadnym

wydaje się również wydłużenie terminów do momentu ustania stanu epidemii plus stosowny okres karencji).

3.5.Brakuje ponadto odniesienia się do art. 237 indeks 13 par. 2 Kodeksu Pracy - **Posiedzenia Komisji BHP** odbywają się nie rzadziej niż raz na kwartał. Na czas epidemii należy zawiesić ten zapis.

4. Zamówienia publiczne

Z punktu widzenia niezakłóconej realizacji inwestycji kolejowych istotne są regulacje przejściowe ważne dla organizacji prac . W związku z tym postulujemy wprowadzenie kilku zmian w projekcie Ustawy o zmianie Ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19(...):

W art. 1 pkt. 10 dotyczącym nowego Art. 15r w ust. 1 pkt. 1) postulujemy dodanie litery: „d) objętych zmianą reorganizacji pracy mającą na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się COVID-19”.

UZASADNIENIE: Stronami umów zamówienie publicznego są firmy, które niejednokrotnie mogą okazać się niezbędne do zrealizowanie nadzwyczajnych prac związanych ze stanem epidemii.

W art. 1 pkt. 10 dotyczącym nowego Art. 15r:

- w **ust. 1** proponujemy dookreślić, że **Strony powiadamiają się niezwłocznie o wystąpieniu okoliczności, które mają lub mogą mieć wpływ na należyte wykonanie umowy, z zastrzeżeniem, że o realnym wpływie, powiadamiają się, w tym przedstawiają oświadczenia i dokumenty, niezwłocznie po ustaniu działania siły wyższej/zniesieniu stanu epidemii.**

- w **ust. 2** w celu ograniczenia zbędnej biurokracji postulujemy dodać zdanie:

„Żądanie to powinno zawierać uzasadnienie żądania dodatkowych oświadczeń lub dokumentów.”

Dodatkowo wskazujemy, że 7 dniowy termin przewidziany do zajęcia stanowiska może okazać się zbyt krótki do rzetelnej oceny przedstawionych oświadczeń i dokumentów.

- w ust. 4 postulujemy – dla wzmocnienie pozycji wykonawcy -dodać zdanie: **„Jeżeli wykonawca wnioskuję dokonanie zmiany zamawiający może odmówić tylko w uzasadnionych przypadkach i obowiązany jest przedstawić pisemne uzasadnienie.”**

- w ust. 4 postulujemy o dodanie kolejnego :pkt ...) **zmianę opisu przedmiotu zamówienia, jeśli dotychczasowy opis uniemożliwia lub znacznie utrudnia wykonanie zamówienia”**

W art.15r. Projektu Ustawy w pkt. 1 w wyliczeniu należy uwzględnić także w nowym ... pkt ...) pracowników którzy uczestniczą lub mogłyby uczestniczyć w realizacji zamówienia objętych reorganizacją pracy mającą na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się COVID-19”.

Dodatkowo wskazujemy na konieczność uregulowania kwestii toczących się postępowań o udzielenie zamówienia publicznego. W przypadku postępowań o skomplikowanym i złożonym przedmiocie zamówienia, sporządzenie ofert w trakcie trwania siły wyższej może okazać się uniemożliwione lub znacznie utrudnione. W związku z tym konieczne byłoby **wprowadzenie przepisu, na mocy którego zawieszeniu ulegną postępowania o udzielenie zamówień publicznych np. te, których termin składania ofert przypada na dzień po 11.03.2020 r.** (już teraz odnotowywane są duże utrudnienia w kompletowaniu informacji niezbędnych do sporządzenia ofert, ponadto złożenie oferty w postępowaniu o zamówienie publiczne, w czasie działania siły wyższej powoduje przyjęcie na siebie przez oferenta całego ryzyka związanego ze skutkami działania siły wyższej (z przyczyn obiektywnych nie można ocenić, kiedy działanie siły wyższej się zakończy i jakie będą jej skutki; np. może dojść np. do upadłości niektórych poddostawców, z którymi wykonawca miał ustalone warunki dostaw).

5. Przepisy podatkowe CIT i VAT w kontekście działalności przedsiębiorstw kolejowych, przemysłu kolejowego i realizacji inwestycji infrastrukturalnych

5.1. Odnośnie regulacji dotyczącej podatku CIT postulujemy :

- ustalenie terminu na złożenie zeznania CIT-8 za rok podatkowy 2019 na dzień 30 czerwca 2020 r. i ustalenie terminu płatności różnicy zobowiązania podatkowego za rok 2019 w stosunku do uiszczonych zaliczek na dzień 31 lipca 2020 r.,
- możliwość rozliczenia pełnej straty za rok 2020 w korekcie zeznania CIT-8 za rok 2019, bez kryterium spadku przychodów – celem jest wyeliminowanie limitu max. 5.000.000 PLN,
- możliwość płatności zobowiązania podatkowego za rok 2019 ustalonego na podstawie wyniku finansowego brutto wynikającego ze zbadanego sprawozdania finansowego,
- wprowadzenie kwartalnej metody płatności zaliczek na CIT dla wszystkich przedsiębiorców w roku 2020,
- możliwość rozpoznawania w latach 2020-2021 bezpośrednich kosztów uzyskania przychodu również zarachowanych w księgach jako rozliczenia międzyokresowe bierne i rezerwy na koszty z wyjątkiem rezerw na straty,
- wydłużenie terminu obowiązkowej korekty kosztów uzyskania przychodu w trybie art. 18f do 180 dni od terminu płatności,
- wyłączenie obowiązywania w roku 2020 przepisów o ciennej kapitalizacji, lub dwukrotne podniesienie w roku 2020 limitów, od których ograniczać należy koszty finansowania,
- możliwość rozliczania się w ramach podatkowej grupy kapitałowej w rozumieniu CIT bez konieczności dochowania minimalnego warunku rentowności, ale za to z warunkiem

prowadzenia dokumentacji cen transferowych dla transakcji pomiędzy podmiotami grupy kapitałowej i pod warunkiem obligatoryjnego badania sprawozdań finansowych wszystkich podmiotów grupy kapitałowej w okresie obowiązywania umowy.

5.2. Odnosnie regulacji dotyczącej podatku VAT postulujemy :

- możliwość złożenia jednej deklaracji VAT lub JPK-VAT za okres od 1 kwietnia 2020 r do 31 grudnia 2020 r., a następnie za cały rok 2021, z płatnością zaliczek na poczet VAT za poszczególne kwartały równych 1-2% z 3/12 krajowej sprzedaży własnej opodatkowanej VAT wynikającej z deklaracji za rok 2019 i następnie 2020, lub za rok 2020 bez konieczności płacenia zaliczek na poczet VAT,

- skrócenie terminu rozpoznania wniosku o przekazanie środków z rachunku VAT na rachunek bieżący do maksymalnie 25 dni od daty wniosku, lub całkowite uwolnienie środków z rachunków VAT na rachunki bieżące w okresie do lipca 2020,

- art. 86 ust. 10 - proponujemy dodanie regulacji, że dla okresów trwania epidemii w Polsce, począwszy od marca, do okresu, w którym upłynie 30 dni od zakończenia stanu epidemii, podatek naliczony z tytułu WNT lub importu usług, o którym mowa w art. 86 ust. 10i ustawy powinien być rozliczany za okres, w którym powstał obowiązek podatkowy (tj. w którym podatnik wykaże podatek należny w drodze korekty).

Względnie, zastąpienie ww. rozwiązania zaniechaniem poboru odsetek od zaległości podatkowych powstałych na skutek złożenia korekt deklaracji w terminie późniejszym niż określony w art. 86 ust. 10b pkt. 2 lit. b i pkt 3 ustawy VAT."

-art. 87ust. 2 – proponujemy skrócenie terminu zwrotu nadwyżki VAT wykazywanej w deklaracji VAT-7 do zwrotu i ograniczenie czynności weryfikacyjnych US w ramach czynności sprawdzających, kontroli podatkowej lub celno-skarbowej do 25 dni od dnia złożenia deklaracji podatkowej, z zawieszeniem stosowania warunków wymienionych w art. 87 ust. 6 ustawy.”

- możliwość przekazania środków pomiędzy rachunkami VAT w różnych bankach w procedurze split payment. W celu poprawy przepływu środków płatniczych uwolnienie

środków na rachunkach VAT (split payment) aby przedsiębiorcy mogli z nich regulować bieżące płatności, w tym wynagrodzenia pracownicze

- wydłużenie terminów obowiązkowej korekty podatku naliczonego w trybie art. 89b do 180 dni od terminu płatności,

- możliwość korekty podatku należnego VAT w trybie art. 89a bez względu na upływ 2 lat od końca roku wystawienia FV, w sytuacji gdy zobowiązanie w podatku VAT nie jest przedawnione.

-art. 108b ust. 1 – proponujemy skrócenie terminu z 60 do 14 dni na wydanie przez NUS postanowienia o zgodzie na przekazanie środków zgromadzonych na rachunkach VAT na wskazany przez podatnika rachunek podstawowy, na czas trwania stanu epidemii i do 30 dni od dnia zakończenia stanu epidemii.

Rozumiejąc szybkie tempo prowadzonych obecnie prac postulujemy, aby nasze propozycje uwzględnić w procedowanych obecnie ustawach, a w zakresie jakim to okaże się niemożliwe podjęcie prac nad odrębną ustawą lub nowelizacjami dotyczącymi rozwiązywania kryzysu transportu. Deklarujemy zaangażowanie się naszych organizacji we wszelkie prace w tym zakresie.

Podpisali dnia 27 marca 2020 r. :

Adrian Furgalski – przewodniczący Forum Kolejowe Railway Business Forum

Dariusz Grajda - prezes, Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych

Rafał Górski – prezes, Instytut Spraw Obywatelskich

Wojciech Jurkiewicz - prezes zarządu, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Marita Szustak - prezes zarządu, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Jakub Majewski – prezes zarządu, Fundacja ProKolej