



Krakowska
Izba Turystyki

OSPO
OGÓLNOPOLSKIE STOWARZYSZENIE
PRZEWOŹNIKÓW OSOBOWYCH



Zrzeszenie
Przewoźników Osobowych
"Ziemia Sąddecka"

Gorlice – Kraków – Poznań – Warszawa – Wrocław, 18 maja 2020 r.

Pan Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

*Dotyczy: Pomoc dla branży przewoźników autobusowych (z wyłączeniem komunikacji miejskiej).
Analiza stanu na dzień 13 maja 2020 w kontekście uruchomienia wsparcia finansowego.*

Szanowny Panie Premierze,

Od początku lat dziewięćdziesiątych, wraz ze wzrostem zasobności polskiego społeczeństwa, zwiększała się dynamika i zapotrzebowanie na usługi transportu osób. Tym samym przedsiębiorcy stale inwestowali w pojazdy, tak aby sprostać niezwykle trudnym wymogom konkurencji. Do sukcesów można zaliczyć zdobycie pozycji lidera na rynku europejskim, w którym polscy przewoźnicy zajęli dominującą pozycję, przejmując znaczącą część zleceń w zakresie obsługi grup turystycznych odwiedzających Europę.

Dla wielu firm specjalizujących się w przewozach pasażerskich kryzys związany z konsekwencjami epidemii COVID-19 rozpoczął się już na przełomie stycznia i lutego, od anulacji grup z Dalekiego Wschodu, który unieruchomił w Europie ponad 700 autokarów należących do polskich przewoźników. Następnie wraz z pojawieniem się zagrożenia epidemicznego we Włoszech, Austrii oraz Francji rozpoczęła się lawinowa anulacja zleceń. Od połowy marca cała flota autokarów polskich przewoźników została unieruchomiona.

Analogicznie na liniach regularnych od początku marca przedsiębiorcy autobusowi odnotowali ogromne spadki sprzedaży biletów, co skutkowało zawieszeniem ponad 90% realizowanych kursów krajowych. Po zamknięciu granic zostało wstrzymane praktycznie 100% połączeń w regularnej komunikacji międzynarodowej.

Unieruchomienie taboru jest równoznaczne z brakiem przychodów. Natomiast pozostają zobowiązania finansowe, takie jak: utrzymanie pracowników, koszty stałe prowadzenia firmy, leasingi, kredyty, ubezpieczenia, obowiązkowe przeglądy, podatki od środków transportu oraz wynajem powierzchni parkingowych.

Zamrożenie gospodarki, zakaz organizacji zgromadzeń, kwarantanna oraz konieczność redukcji ilości pasażerów na miejscach siedzących o 50% dramatycznie zmniejszyła rentowność pozostałych przewoźników realizujących pojedyncze zlecenia, jednocześnie koszty pozostawiając na niezmiennym poziomie.

Pomimo zaistniałej sytuacji, należy zauważyć, że większość samorządów nie odstąpiła od poboru podatków od środków transportu, a w przypadku przewozów regularnych od naliczenia opłat przystankowych i dworcowych, pomimo ograniczeń i często braku możliwości ich realizacji.

W związku ze znaczącym rozdrobnieniem przedsiębiorców transportowych, został powołany zespół ekspercki, którego celem było przygotowanie analizy sytuacji oraz wariantów wsparcia dla działających przedsiębiorców w transporcie przewozów pasażerskich.

Efektom prac zespołu było wystąpienie do przedstawicieli ministerstw oraz posłów i senatorów z prośbą o wsparcie. Niemniej jednak efekt pracy, oraz środki włożone przez stronę rządową w chęć pomocy są niewspółmierne do potrzeb branży transportu przewozów pasażerskich, ponieważ istnieje wiele obszarów, które skutecznie uniemożliwiają skorzystanie z pomocy rządowej. W związku z powyższym, składamy na Państwa ręce w załączeniu postulaty, których realizacja pomogłaby przetrwać ten trudny okres wszystkim podmiotom działającym w transporcie przewozów pasażerskich.

Analiza została dokonana w oparciu o badanie 1.200 podmiotów, co stanowi 30% zarejestrowanych firm z branży przewozów autokarowych.

Jesteśmy gotowi i otwarci na prowadzenie konsultacji, w formie dalszych opracowań jak również przygotowania wspólnego wideocztatu w formie zamkniętej (w wąskim gronie) jak również w otwartej formie z dostępem dla szerokiego grona osób.

Z poważaniem


Krzysztof Dyla – pełnomocnik prezesa ds. transportu

Dolnośląska Izba Turystyki, 50-020 Wrocław, ul. Piłsudskiego 66 E: dit@dit.wroc.pl


Rafał Marek – wiceprezes zarządu

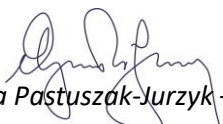
Jacek Legendziewicz – członek zarządu

Krakowska Izba Turystyki, 31-008 Kraków, ul. św. Anny 9 / IIIp. E: izba@kit.krakow.pl

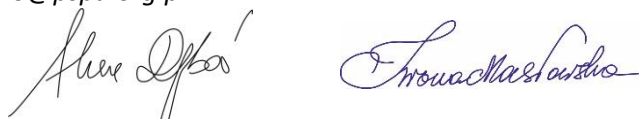

Dariusz Tarnawski – prezes zarządu

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych, 30-404 Kraków, ul. Cegielniana 4A/20

E: biuro.ospo@gmail.com


Agnieszka Pastuszek-Jurzyk – członek zarządu

Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, 00-680 Warszawa, ul. Żurawia 47/49,
E: biuro@pspa.org.pl



Alina Dybaś – prezes zarządu

Iwona Maślowska – członek zarządu

Turystyczna Organizacja Otwarta, 02-237 Warszawa, ul. Instalatorów 5/U3

E: alina.dybas@toostowarzyszenie.org



Janusz Szymański – członek zarządu

Wielkopolska Izba Turystyczna, 60-813 Poznań, ul. Zwierzyniecka 13/9, E: wit@wit.com.pl



Kamil Wojtarowicz – prezes zarządu

Zrzeszenie Przewoźników Osobowych "Ziemia Sąddecka", 33-300 Nowy Sącz, ul. I Brygady 20/49

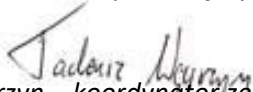
E: zarzad@voyager-transport.pl



Andrzej Osiński – ekspert transport autobusowy



Bartłomiej Zaleski – ekspert międzynarodowy regularny transport osobowy



Tadeusz Węgrzyn – koordynator zespołu

T: 601 431 782 E: autobusypomoc@op.pl

Do wiadomości:

1. Jadwiga Emilewicz - Wicepremier, Minister Rozwoju
2. Andrzej Adamczyk - Minister Infrastruktury
3. Andrzej Gut-Mostowy - Sekretarz Stanu Ministerstwo Rozwoju, Pełnomocnik Prezesa Rady Ministrów do spraw promocji polskiej marki
4. Adam Abramowicz - Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
5. a/a organizacje wchodzące skład zespołu eksperckiego

Postulaty branży transportu autobusowego

Załącznik do pisma z dnia 18.05.2020

Dotyczy: Pomoc dla branży przewoźników autobusowych (z wyłączeniem komunikacji miejskiej).
Analiza stanu na dzień 13 maja 2020 w kontekście uruchomienia Tarczy Finansowej, jak i projektu Tarczy 3.0

1. Warunek posiadania dobrej kondycji finansowej przedsiębiorcy na koniec 2019 (w tym niezaleganie ze składkami wobec ZUS i US).

Podstawą otrzymania pomocy jest warunek niezalegania wobec ZUS i US na dzień 31.12.2019. Warunek ten jest trudny do spełnienia przez wiele firm przewozowych. Powodem takiej sytuacji, jest sezonowość, która wpływa na płynność finansową pod koniec roku. Mimo ogromnych nakładów starań o terminowe regulowanie zobowiązań, niestety nie zawsze udaje się je zrealizować. Prosimy o zastosowanie warunku dopuszczenia zaległości do 3 miesięcy lub wskazania przez przedsiębiorcę jednego miesiąca w roku 2019 w którym zaległości nie były większe niż 30 dni.

Uzasadnienie

Z analizy dokumentów finansowych przedsiębiorców wynika, iż cykl zobowiązań i należności to parametr niejednokrotnie kształtujący się w zakresie 90-180 dni. Analogiczne dane posiadają instytucje finansowe, które oceniają stan finansów przewoźników na podstawie którego podejmują decyzję o udzieleniu kredytów i leasingów dla przewoźników. Poza tym, charakterystycznym dla przewoźników (głównie międzynarodowych) jest rozliczanie (zwrot) VAT i akcyzy od paliwa kupowanego poza terytorium RP w okresie 180 dni (VAT), a akcyza do 540 dni (np. w Belgii zwrot akcyzy to nawet do 18 miesięcy). Oznacza to, że z jednej strony podmioty posiadają zaległości w ZUS a w tej samej dacie nadpłacony podatek VAT. Dodatkowo, jako bardzo ważny argument, należy dodać, że **branża regularnie płaci pośrednio ogromne kwoty z tytułu podatku paliwowego, jak i akcyzy. Rocznie to suma około 1.099.586.730 PLN (akcyza + podatek paliwowy)** dla porównania wyniki spółek WIG 20 za 2017: KGHM: 1.568.000.000 PLN, Tauron: 1.380.663.000 PLN).

Wobec powyższego wniosek o zmianę warunku posiadania dobrej kondycji finansowej uważamy za zasadny i kluczowy, oraz w znacznej części determinujący kolejne zagadnienia.

2. Tarcza 1.0 i 2.0

Obowiązująca metoda obliczania spadku przychodów rok do roku nie uwzględnia zmian w stanie zatrudnienia i całkowicie lub w znacznym stopniu uniemożliwia przedsiębiorcom o dużym potencjale rozwoju ubieganie się o środki pomocowe. Oczywiście jest, że jeżeli w 2019 w firmie pracowało 10 osób, a w 2020 stan zatrudnienia wynosił 20 osób, to liczenie spadku obrotu rok do roku w wartościach liczbowych bez uwzględnienia faktycznego wzrostu zatrudnienia (co wiąże się z oczywistym zwiększeniem przychodu) całkowicie zaburza rzeczywisty obraz sytuacji.

Należy również nadmienić, że częściowe dofinansowanie do wynagrodzeń na okres trzech miesięcy stawia przedsiębiorcę w sytuacji trudnego wyboru.

Przykładowa opinia jednego z przedsiębiorców: „Jeżeli za 3 miesiące nie powrócę do normalnej działalności, a Rząd nie ponowi wsparcia (dzisiaj tego nie wiemy) to lepiej teraz zwolnić pracowników, gdyż koszty potencjalnego zwolnienia za 3 miesiące będą niewspółmiernie wyższe”.

Uzasadnienie

Metoda obliczania spadku przychodów: sposób wyliczenia spadku przychodów (rok do roku) nie uwzględnia w porównywanym okresie zmian wielkości przedsiębiorstw, które w większości do tej pory mogły pochwalić się stałą dynamikę rozwoju, czego najlepszym dowodem był stale pojawiający się problem z brakiem kierowców i kadry serwisowej:

Przykład

Opis zdarzenia: w roku poprzedzającym przedsiębiorstwo zatrudniało 10 osób przy przychodach 100 w kolejnych 2 miesiącach. W kolejnym roku, w analogicznym okresie, przedsiębiorstwo zatrudnia 20 osób i z założenia przychód powinien wynieść 200. Z uwagi na „oddziaływanie wirusa COVID-19” przedsiębiorstwu udało się wypracować jedynie przychód w wysokości 110.

Licząc wg skali zatrudnienia proporcjonalnie jest to spadek przychodu o 45%.

Konsekwencje: Zgodnie z obowiązującą ustawą przedsiębiorstwo nie spełnia warunków ustawy i nie wykazuje spadku obrotów.

3. Tarcza 3.0

Art. 36. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123) w dziale IV po art. 30 dodaje się art. 30a w brzmieniu: „Art. 30a. 1. Od dnia 1 kwietnia 2020 r. dopłatę, o której mowa w art. 23 ust. 1, ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00 PLN do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Kwotę dopłaty, o której mowa w ust. 1, stosuje się do dnia 31 grudnia 2020 r.”

W praktyce zał. art 36 oznacza, że dopłaty przewidywane są jedynie do wozokilometra wynikającego z ustawy z dnia 16 maja 2019. Proponujemy zastosowanie dopłat do wszystkich regularnych przewozów. Wysokość dopłat uzależniona od faktycznego spadku przychodu ze sprzedaży biletów oraz do rodzaju wykorzystanego taboru przy rozróżnieniu kosztów dla autobusów w zależności od pojemności autobusu (ilość miejsc).

Uzasadnienie

W obecnej sytuacji w pierwszej kolejności powinno się zapobiegać likwidacji regularnych połączeń autobusowych świadczonych przez wszystkich przewoźników. Kolejnym krokiem winna być odbudowa struktury tych połączeń, które powstały w związku z uruchomieniem programu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Siatka połączeń regularnych przewozów autobusowych stanowi trzon utrzymania gospodarki, szkolnictwa oraz ogólnego bytu społeczeństwa zamieszkującego obszary pozamiejskie.

Aktualnie dochodzi do wykluczenia komunikacyjnych obszarów, które do tej pory tego nie doświadczały. Dodatkowym argumentem za wykorzystaniem środków zabezpieczonych na realizację ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest fakt, że zainteresowanie przedsiębiorców realizacją przewozów w formie jaki narzuca ustawa jest niewielkie. Z zaplanowanej na rok 2020 kwoty 800.000.000 PLN wnioskowano o zaledwie 59.000.000 PLN (dane na marzec 2020). Należy nadmienić, że ze środków przeznaczonych w budżecie na 2019 w kwocie 300.000.000 PLN wykorzystano zaledwie 17.000.000 PLN.

4. Program A.R.P.

W dniu 6 maja 2020 roku ogłoszono oficjalne rozpoczęcie programu A.R.P. Pani premier Jadwiga Emilewicz oraz pan minister Andrzej Adamczyk podczas konferencji podkreślali, jak ważny jest transport i w jak trudnej sytuacji obecnie się znajduje. Program A.R.P. jest ukierunkowany w stronę branży transportowej.

Należy zauważyć, że przedsiębiorcy działające w przewozach osób w bardzo niewielkim stopniu będą beneficjentem programu A.R.P..

- 1) Kryteria wieku pojazdu, które zostały ustalone, obejmują w znakomitej większości umowy leasingowe zawarte w EURO. Przyjmując dopuszczenie tych umów na obecnych warunkach i przy obecnym kursie EURO – nie ma ekonomicznego uzasadnienia do wykonania działań pomocowych.
- 2) Wymóg osiągnięcia przychodów w wysokości 4 mln PLN w 2019, oraz prowadzenie pełnej księgowości. Program skierowany jest dla małych i średnich przedsiębiorstw. Branżę transportu autobusowego tworzą w przeważającej większości firmy, które zatrudniają powyżej 9 osób, ale jednocześnie rozliczają się na zasadach Księgi Przychodów i Rozchodów, co automatycznie wyklucza ich z programu.

Wobec powyższego równolegle powinien zostać uruchomiony alternatywny program dla mikro i małych przedsiębiorstw, które z opisanych przyczyn nie kwalifikują się do obecnie proponowanego programu A.R.P.. W branży występuje stosunkowo duża grupa mikro przedsiębiorców, która posiada od 5 do 10 autobusów, a parametr „mikro” wynika wyłącznie z formy współpracy z kierowcami na zasadach samozatrudnienia. Dla tej grupy firm w praktyce w ogóle nie ma dostępnych środków pomocowych, a struktura kosztów poza wydatkami związanymi z rozliczeniem podatków i ubezpieczeń pracowniczych jest bardzo podobna jak w firmach zatrudniających pracowników etatowych (głównie koszty finansowania – leasingi).

Uzasadnienie

Refinansowanie umów leasingowych w walucie PLN podczas gdy 80% autobusów spełniających kryteria wiekowe programu finansowana jest obecnie w walucie Euro nie ma ekonomicznego uzasadnienia. Koszt raty leasingowej wzrośnie o około 12%.

5. Tarcza Finansowa – podsumowanie

Analizując obecną sytuację, widzimy obawę, że część środków pomocowych, może zostać skierowane na cele inne, niż dedykowane. Jesteśmy przekonani, iż środki z „Tarczy Finansowej” w znacznej części zostaną przeznaczone na „raty odsetkowe”. W praktyce jednak wyższymi kosztami, niż koszty odsetek i całkowicie nieuzasadnione w okresie przestoju są koszty ubezpieczeń OC, AC oraz koszt podatku od środków transportu.

Środki z pomocy publicznej winny służyć utrzymaniu miejsc pracy oraz ochronie przedsiębiorstw przed upadkiem.

Aby zapobiec powyższym praktykom, należałoby wprowadzić bezwzględną zasadę unieruchomienia pojazdów (czasowe wyrejestrowanie) w okresie „odsetkowym”. Niebagatelną pomocą byłoby maksymalne uproszczenie procedury tak, aby zarówno koszty, jak i czas potrzebny do ponownego „uruchomienia” pojazdu został skrócony do minimum i nie zaburzał pracy Urzędów. W momencie czasowego wyrejestrowania powinna obowiązywać zasada zwrotu niewykorzystanej składki OC, natomiast AC powinno zostać ograniczone do ubezpieczenia typowo magazynowego, co wiąże się z rekalkulacją składki.

Uzasadnienie

Przy cenie autobusu 250.000 EUR netto i okresie spłaty 60 miesięcy: marzec 2018 - marzec 2023 przy wykupie 40% (tj. 100.000 EUR), czynsz miesięczny wynosi 2.961 EUR netto. Dzisiejsze saldo tej umowy wynosi około 190.000 EUR. Zakładając przy tym karencje w spłacie 12 miesięcy i dalszą spłatę w 60 miesięcy z wykupem 20% od dzisiejszej wartości 190.000 EUR otrzymamy ratę 2.814 EUR.

Refinansując pojazd w A.R.P. przy przewalutowaniu (kurs na dzień 6 maja 2020 PKO BP sprzedaż 4,71 PLN) zakładając marżę WIBOR plus 3, wykup 20% otrzymamy ratę 13.552 PLN. Przedsiębiorcy pracujący tymi pojazdami za granicą otrzymują przychody w walucie EURO (zakładając po okresie pandemii powrót do kursu 4,30 PLN) – porównujemy 2.814 EUR x 4,30 PLN = 12.101 PLN. Różnica wyniesie około 12%. Przy niskiej rentowności, która jest charakterystyczna dla branży - 12% różnicy może okazać się nie realne do zaakceptowania.

Wymagany poziom obrotów za 2019, jak i prowadzenie pełnej księgowości. Szacujemy, że ponad 70% przewoźników autobusowych rozlicza się na zasadach „Księgi Przychodów i Rozchodów” oraz około 20%-30% zatrudnia kierowców na zasadach samozatrudnienia. Powyższe wyliczenie przy nałożeniu na to warunku „dobrej kondycji finansowej na grudzień 2019” ogranicza realną ilość podmiotów z branży jako beneficjentów programu do dosłownie kilku procent.

Wobec powyższego uznajemy, że proponowane zmiany oraz uzupełnienie programu jest zasadne.

Aby środki pozyskane z Tarczy Finansowej zostały wykorzystane w sposób efektywny należało by wprowadzić ograniczenia w sposobie ich wydatkowania (dotyczy spłaty rat leasingowych/kredytowych). Powinno się ograniczyć możliwość finansowania ubezpieczeń od środków będących przedmiotem umów leasingowych zgodnie z niżej przedstawionym założeniem.

W branży przewoźów główne czynniki kosztowe to:

- a) Czynniki ludzki – pracownik (kierowca). Przedsiębiorca decyduje o sposobie rozwiązania tego problemu w okresie COVID-19 przy pomocy środków dostępnych w ramach pomocy.
- b) Paliwo – w okresie przestoju (COVID-19) - pomijamy.
- c) Pojazd – koszt nowego autobusu to średnio ponad 1.000.000 PLN (finansowanie w 99% to leasing). Tarcza zakłada między innymi pozyskanie środków, które mogą zostać przeznaczone na odsetki od umów leasingowych w okresie COVID-19.
- d) Koszty ubezpieczeń OC, AC,
- e) Koszty podatku od środków transportu.

Przepisy związane z prowadzeniem działalności przewoźnika obligują do posiadania bazy przez przedsiębiorcę. Przepis, który do tej pory był krytykowany teraz powinien zostać wykorzystany. Przewoźnicy dysponują miejscem do bezpiecznego parkowania na czas wyłączenia z ruchu pojazdów.

Założenie Finansowanie 3 do 6 rat odsetkowych, nie spełnia swojego założenia. Projekt A.R.P. przejęcia części umów leasingowych kierowany do firm o przychodach ponad 4.000.000 PLN i ograniczony do zaangażowania 5.000.000 PLN na jednego Klienta również nie jest wystarczającym rozwiązaniem.

Proponowany okres odsetkowy w umowach leasingowych w związku z COVID-19 to dodatkowy dochód dla instytucji finansowych, oczywiście przy zwiększonym ryzyku.

Faktem jest, że Przedsiębiorca może zbankrutować w związku z sytuacją COVID-19, a dochodzenie z weksla może nie przynieść pożądanego skutku.

Wartość samego przedmiotu finansowania w związku z COVID-19 ulega znacznej redukcji, co jednoznacznie przekłada się na potencjalne straty w pierwszej kolejności dla Przedsiębiorcy, który po zakończeniu umowy jest zobowiązany do wykupu przedmiotu leasingu lub zapłacenia kwoty równej wartości rezydualnej, która nie będzie w większości umów odpowiadała wartości rynkowej.

Z perspektywy branży jedynym rozsądnym wyjściem jest aneksowanie umów leasingowych o kolejne 36 miesięcy (z zachowaniem dotychczasowej marży firmy leasingowej), w którym pierwsze 12 rat to raty odsetkowe, a wartość rezydualna przy tak wydłużonej umowie, nawet uwzględniając jej redukcję, powinna co najmniej pokryć pozostały do spłaty kapitał.

Przedsiębiorca powinien mieć możliwość bez kosztowego ponownego skrócenia umowy w zależności od sytuacji rynkowej (spłata pozostałego kapitału).

Na ogół, po zakończeniu umowy Przedsiębiorca inwestuje w nowy pojazd. Takie działanie poprawia koniunkturę, oraz zapewnia wywiązanie się Polski ze zobowiązań podjętych na konferencji w Paryżu w grudniu 2015 w dziedzinie klimatu. Ograniczenia emisji co ma ograniczyć globalny wzrost temperatury.

Przykład obrazujący powyższe stwierdzenia:

Umowa leasingu

Autobus cena 250.000 EUR netto, umowa na 60 miesięcy: marzec 2018- marzec 2023) wykup 40% (100.000 EUR), czynsz miesięczny 2.961 EUR netto.

Dzisiejsze saldo z tej umowy to około 190.000 EUR

• Wersja 1

Aneks COVID-19: 6 rat odsetkowych x 450 EUR/miesiąc, kolejne raty bez wydłużenia umowy wyniosą 3505 EUR, czyli wzrosną w stosunku do pierwotnego harmonogramu o 543 EUR. Realna wartość końcowa przy uwzględnieniu korekty COVID-19 (wartość -20%): 80.000 EUR. W momencie zakończenia umowy zostanie wygenerowana strata 20.000 EUR (różnica wartość rynkowa minus wartość wykupu).

• Wersja 2

Aneks COVID-19: 6 rat odsetkowych x 450 EUR/miesiąc, kolejne raty przy wydłużeniu umowy o 6 miesięcy wyniosą 3.310 EUR, czyli wzrosną w stosunku do pierwotnego harmonogramu o 350 EUR. Wartość wykupu zostaje obniżona do 35% tj 87.500 EUR. Realna wartość końcowa przy uwzględnieniu korekty COVID-19 (wartość -20%): 70.000 EUR. W momencie zakończenia umowy zostanie wygenerowana strata 17,5 tys. EUR (różnica wartość rynkowa minus wartość wykupu).

• Wersja 3

Aneks COVID-19: 12 rat odsetkowych x 450 EUR/miesiąc, kolejne raty przy wydłużeniu umowy o 36 miesięcy wyniosą 2.707 EUR, czyli zmaleją w stosunku do pierwotnego harmonogramu o 254 EUR. Wartość wykupu zostaje obniżona do 20% tj. 50 000 EUR. Realna wartość końcowa przy uwzględnieniu korekty COVID-19 dzisiejszych cen autobusów 8 letnich 80-100 EUR (wartość minus 20%) 70.000 EUR. W momencie zakończenia umowy zostanie wygenerowany zysk około 10.000 EUR (różnica wartość rynkowa minus wartość wykupu).

Niższe raty po „wznowieniu” działalności pozostawią rezerwę na koszty związane np. z serwisowaniem pojazdu.

We wszystkich wersjach ubezpieczenie AC i OC w okresie odsetkowym miesięcznie kosztuje średnio 678 EUR, czyli więcej niż koszt samych odsetek.

Rozumiemy, że Rząd nie odpowiada za zapisy w umowach leasingowych, jak i za decyzje jak w sytuacji COVID-19 mają postępować firmy leasingowe. Pozycja Rządu, jako negocjatora jest jednak całkowicie odmienna od pozycji przedsiębiorcy. Jesteśmy przekonani, że Rząd jest w stanie wypracować procedury, którą zaakceptują firmy leasingowe.

Zawsze istnieje możliwość dokonania zapisów w warunkach wykorzystania środków pomocowych np. spłaty zobowiązań w stosunku do firm leasingowych można dokonać wyłącznie pod warunkiem, iż pojazd zostanie czasowo wyrejestrowany oraz dodatkowo w tym okresie maksymalna składka ubezpieczeniowa w przeliczeniu na 1 miesiąc wyniesie np. 300 PLN (brak OC, AC zredukowane do odpowiedzialności tzw. parkingowej). Dodatkowo przedsiębiorca (korzystający) ma prawo do

bezpłatnego aneksu wydłużającego umowę o kolejne 36 miesięcy z okresem zawieszenia spłaty kapitału na okres do 12 miesięcy przy utrzymaniu marży leasingu na dotychczasowym poziomie. Szczegóły takiego zapisu można dopracować w trakcie negocjacji.

Wspierając działania Rządu, który w swoich programach chce wspomóc gospodarkę w tym branży przewoźników autobusowych, w niniejszym opracowaniu zostały przygotowane propozycje niewielkich zmian w już istniejących programach, które mogą diametralnie zmienić istniejącą bardzo niekorzystną sytuację.

6. Poza wyżej proponowanymi zmianami w działających programach wnioskujemy o analizę i szybkie podjęcie działań w następujących kwestiach:

1. Umożliwienie wykonywania przewozów autobusowych z wykorzystaniem pełnej ilości miejsc według wpisu w dowodzie rejestracyjnym pod warunkiem montażu urządzeń emitujących promieniowanie UV-C z wewnętrznym elementem emitującym promieniowanie UV-C. Urządzenia takie zgodnie z informacją techniczną mogą pracować w pomieszczeniach, w których przebywają ludzie. Urządzenia powinny spełniać założone parametry w eliminacji lub znaczącym stopniu ograniczenia rozprzestrzeniania się wirusa COVID-19. Urządzenia muszą posiadać odpowiednie certyfikaty, a ich ilość musi odpowiadać powierzchni i kubaturze pojazdu zgodnie z warunkami technicznymi montowanego urządzenia.)W tym zakresie został nawiązany kontakt z Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie w celu zaopiniowania. Na chwilę sporządzenia niniejszego opracowania nie dotarła informacja zwrotna, tym samym wnioskujemy, aby Rząd zlecił ekspertyzę stosownym służbom, deklarując z naszej strony współpracę w tym zakresie.
2. Przekierowanie środków z ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dopłaty dla wszystkich przewoźników liniowych.
3. Zabezpieczone na 2020 rok na dopłaty do biletów ulgowych (brak pasażerów uprawnionych z powodu pandemii) winny zostać rozdysponowane w postaci dopłat dla przewoźników liniowych. W okresie przestoju spowodowanego zamknięciem szkół, każdy z uprawnionych do dopłat przewoźników winien otrzymać równowartość średniej wysokości przyznanych dopłat do biletów ulgowych wyliczonych na podstawie miesięcy: listopad 2019, grudzień 2019 i styczeń 2020.
4. Całkowite zwolnienie z opłat za korzystanie z dworców i przystanków autobusowych, a szczególnie za kursy zawieszane (nierealizowane).
5. Zwolnienie z zapłaty podatku od nieruchomości.
6. Prawne umożliwienie czasowego zwolnienia z odpowiedzialności z zabezpieczenia wekslowego do transakcji leasingowych (biznesowych) w okresie COVID-19.
7. Zawieszenie na czas pandemii opłat typu viaTOLL. Autobusy wykonujące kursy w okrojonym składzie osobowym na pokładzie nie są w stanie uzyskać rentowności, która pokryje w pełni wymagane opłaty.

8. Należy wyznaczyć odpowiednie jednostki sanitarne (np. wojska chemiczne) do odkażania, dezynfekcji autobusów na dworcach.
9. Winien być przygotowany prosty i dostępny niskoprocentowany kredyt dla wszystkich mikro/małych/średnich przedsiębiorstw z poręczeniem BGK do 100%, na koszty wznowienia świadczenia usług po ustaniu pandemii (paliwa, opłaty drogowe itp.).

W ostatnich latach transport zbiorowy osób był mocno promowany, niwelował duże natężenie ruchu, ograniczał emisję CO₂ emitowaną przez samochody osobowe. Na konferencji w Paryżu w grudniu 2015 w dziedzinie klimatu Polska podpisała porozumienie w sprawie ograniczenia emisji, które ma ograniczyć globalny wzrost temperatury. Bez wsparcia w zakresie promocji transportu zbiorowego dotrzymanie podjętych zobowiązań będzie utrudnione.

Należy liczyć, że stan zagrożenia powoli zmniejszy się, a gospodarka powróci do stanu przed epidemią, tym samym powróci problem związany z zanieczyszczeniem powietrza oraz zatorów drogowych. Bez wyraźnego wsparcia Państwa, struktura branży transportu przewozów pasażerskich może ulec poważnemu zaburzeniu a nawet likwidacji. Taki stan rzeczy spowoduje, że zostaniemy postawieni w sytuacji, gdzie wypracowany potencjał zostanie utracony. Odtworzenie stanu sprzed pandemii, może nie być możliwe ze względu na potrzebne nakłady, siły i środki.

Analizując dane z pierwszego weekendu po częściowym zniesieniu obostrzeń, można zauważyć, że nasze społeczeństwo odczuwa wyraźną potrzebę odpoczynku, a tym samym podróży. Wg dostępnych informacji tylko w region tatrzański wybrało się ok 20.000 osób, czyli około 6.500 aut osobowych. Przy zniesieniu obostrzeń związanych z liczbą przewożonych osób mogłoby tylko w ten weekend przyjechać w same Tatry około 500 autobusów, które prowadzą swoją działalność w sposób ewidencjonowany, a dodatkowo przyniosłyby pierwsze wpływy podatkowe do budżetu Państwa, natomiast emisja CO₂ byłaby znacznie niższa, niż w przypadku wspomnianych samochodów osobowych.

Należy jeszcze dodatkowo zwrócić uwagę, na problemy finansowe wynikające również z wielu zaległości płatniczych kontrahentów m.in. klubów sportowych, firm, które w obawie przed kryzysem, wstrzymały rozliczenie swoich zobowiązań. Ze względu na brak popytu na autobusy, spadła rynkowa ich wartość, co relatywnie przekłada się na ocenę wartości firm przewozowych przez instytucje finansowe. Aktualnie branża autobusowa potrzebuje środków na utrzymanie płynności finansowej do czasu odmrożenia gospodarki, tak aby mieć czas na odzyskanie zaległych płatności tym bardziej, że chwili obecnej utrudnione są działania windykacyjne m.in. ze względu na ograniczenia w funkcjonowaniu sądów gospodarczych rozpatrujących sprawy o należności. Tym samym jeszcze raz w imieniu całej branży turystyczno-transportowej zwracamy się o wsparcie w taki sposób, aby firmy windykacyjne nie przejęły zasobów, często wypracowywanych przez dziesiątki lat, po ekstremalnie zaniżonej wartości.

Opracowanie przygotowane przez zespół ekspercki (w kolejności alfabetycznej): Dolnośląska Izba Turystyki, Krakowska Izba Turystyki, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych, Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Turystyczna Organizacja Otwarta, Wielkopolska Izba Turystyczna, Zrzeszenie Przewoźników Osobowych „Ziemia Sąddecka” oraz niezależnych ekspertów.