



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-6-1.054.2.2025

Warszawa, 05 maja 2025

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej przekazuję odpowiedź na interpelację nr 09090 z dnia 10 kwietnia 2025 r. posła Ryszarda Wilka i grupy posłów w sprawie pogorszenia się sytuacji polskiej branży transportowej, a także rosnącej liczby transportów realizowanych przez przewoźników z Ukrainy oraz obowiązku rejestracji przewozów w systemie SENT przez zagraniczne podmioty niemające siedziby w państwie członkowskim UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim EFTA.

Na wstępie należy wskazać, że zgodnie z ustawą z dnia 25 września 2024 r. o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2024 poz. 1544) wprowadzającą zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zagraniczny podmiot wykonujący przewóz drogowy rzeczy na terytorium Polski ma obowiązek zgłoszenia wykonywania takiego przewozu w systemie SENT/RMPD. Od 1 listopada 2024 r. przewoźnicy niemający siedziby w Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub EFTA obowiązani są przesłać do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218), przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgłoszenie takiego przewozu i uzyskać dla tego zgłoszenia numer referencyjny, a także zapewnić przekazywanie danych geolokalizacyjnych do tego systemu.

Mając powyższe na uwadze oraz odnosząc się bezpośrednio do pytań zamieszczonych w ww. interpelacji, przedstawiam poniżej następujące informacje.

Ad. 1. Zgodnie z danymi Ministerstwa Finansów w okresie od 1 stycznia 2025 r. do 15 kwietnia 2025 r. w Systemie Elektronicznego Nadzoru Transportu – Rejestr Międzynarodowych Przewozów Drogowych (SENT-RMPD) zarejestrowano 381 998 (w tym 1 935 anulowanych) zgłoszeń, w których wskazano ukraińskiego przewoźnika.

Ad. 2. W 2024 r. oraz od początku w 2025 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego jako organ uprawniony do wydawania zezwoleń na przewozy kabotażowe nie wydał żadnego tego rodzaju uprawnienia dla przewoźników z Ukrainy.

Ad. 3. W 2021 r., ostatnim pełnym roku, gdy przewozy drogowe rzeczy między Polską a Ukrainą wykonywane były na podstawie zezwoleń, kontyngent wynosił po 160 tys. zezwoleń ogólnych dla każdej ze stron, ważnych na przewozy dwustronne lub tranzytowe,

co stanowiło 320 tys. jazd w obie strony. Przewoźnicy ukraińscy wykorzystali wówczas cały dostępny kontyngent zezwoleń.

Należy wskazać, że na podstawie umowy pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z 29 czerwca 2022 r. zliberalizowane zostały przewozy dwustronne i tranzytowe pomiędzy stronami umowy, które od tego czasu mogą być wykonywane bez zezwoleń. Przewoźnicy ukraińscy mają także możliwość wykonywania na terytorium RP przewozów na podstawie zezwoleń EKMT.

Według danych Krajowej Administracji Skarbowej w okresie 1 stycznia – 31 grudnia 2024 r. zanotowano łącznie 1 009 288 przejazdów pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w Ukrainie przez granicę polsko-ukraińską.

Warto podkreślić, że 2024 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 32 663 pojazdów należących do przewoźników z Ukrainy, co stanowi znaczący wzrost w stosunku do 2023 r., kiedy to zostało skontrolowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego 17 040 tych przewoźników (wzrost o 15 623 kontrole). W 2024 r. podczas ww. kontroli u przewoźników ukraińskich stwierdzono 23 295 naruszeń, w tym 4 przypadki wykonywania kabotażu bez zezwolenia oraz 41 przypadków braku zezwoleń na międzynarodowy transport drogowy rzeczy lub wykonywania transportu niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu. Od 1 stycznia 2025 r. do 15 kwietnia br. zostało skontrolowanych 13 613 pojazdów przewoźników ukraińskich, gdzie stwierdzono 6 850 naruszeń, przy czym nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie kabotażu. Ponadto stwierdzono 25 przypadków wykonywania międzynarodowych przewozów bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu (lp. 3.1 i lp. 3.2 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym). Należy wspomnieć, że wszyscy przewoźnicy zagraniczni, którzy są kontrolowani przez Inspekcję Transportu Drogowego, w tym podmioty z Ukrainy podlegają również kontroli pod względem wykonywania przewozów kabotażowych.

Ad. 4. Według danych przedstawionych przez Ministerstwo Finansów w okresie od 1 stycznia 2025 r. do 15 kwietnia 2025 r. w systemie SENT-RMPD zarejestrowano 481.456 zgłoszeń przewozów (w tym 2.188 zgłoszeń anulowanych), w których wskazano przewoźnika spoza Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państwa członkowskiego EFTA.

Ad. 5. Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Ministerstwa Finansów dotyczącymi kontroli zgłoszeń przewozu przeprowadzonych przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, od początku funkcjonowania systemu SENT/RMPD, tj. od 1 listopada 2024 r. do 27 stycznia 2025 r. dane w tym zakresie były zbierane ręcznie na podstawie przeglądu protokołów. Z danych tych wynika, że w tym czasie stwierdzono 1301 naruszeń. W tym zakresie nie były zbierane dane z podziałem na kraj przewoźnika.

Z dniem 1 lutego 2025 r. uruchomiony został system umożliwiający rejestrację kontroli obowiązków z ustawy o transporcie drogowym prowadzonych przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej z tym, że do 16 lutego 2025 r. dane mogą być niepełne - do tego czasu obowiązywał okres wdrożeniowy – fakultatywne wprowadzanie danych o kontrolach (okres stabilizacji). Do 15 kwietnia 2025 r. zarejestrowano w tym systemie 1183 kontrole, w których stwierdzono naruszenia ustawy o transporcie drogowym.

Jednocześnie w ramach prowadzonych czynności kontrolnych, Inspekcja Transportu Drogowego ujawnia naruszenia w zakresie obowiązku rejestracji w systemie SENT/RMPD przez przewoźników z Ukrainy.

Poniżej przedstawiam dane dotyczące ujawnionych naruszeń dotyczących obowiązku rejestracji zgłoszenia przewozu przez Inspekcję Transportu Drogowego podczas kontroli drogowych za okres 1 stycznia - 15 kwietnia 2025 r.

Lp.	Rodzaj naruszenia	Liczba
Załącznik 1 UTD, lp. 2a	Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy bez okazania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie lub potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, w przypadku, o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym	3
Załącznik 1 UTD, lp. 2b	Wykonywanie przewozu drogowego w przypadkach, o których mowa w art. 28bust. 1 albo 2 ustawy o transporcie drogowym, z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 10b ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, lub obowiązku, o którym mowa w art. 87 ust. 7 ustawy o transporcie drogowym	10
Załącznik 3 UTD, lp.3.2a	Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy bez zgłoszenia do rejestru zgłoszeń, w przypadku o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym albo zgłoszenie danych i informacji niekompletnych lub niezgodnych ze stanem faktycznym	28
Załącznik 3 UTD, lp.3.2b	Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy, w przypadku, o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art.10a ust. 1 ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami	26

Ad. 6. Mając na uwadze trudną sytuację w jakiej znajduje się polska branża transportu drogowego oraz odpowiadając na postulaty strony społecznej, Minister Infrastruktury wystąpił do Komisarza ds. Zrównoważonego Transportu i Turystyki Unii Europejskiej Pana Apostolosasa Tzitzikostasa z pismem, w którym szczegółowo przedstawił sytuację polskiej branży transportu drogowego i poinformował o negatywnych skutkach, jakie spowodowała Umowa między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r. na polskim rynku przewozów drogowych. Minister Infrastruktury przedstawił szczegółowe informacje dotyczące ujawnionych przez służby kontrolne naruszeń przez przewoźników ukraińskich przepisów z zakresu transportu drogowego na terytorium RP oraz przedstawił dane na temat pogarszającej się sytuacji branży wywołanej ww. umową. Wskazał, że skutki przyjęcia Umowy przekładają się nie tylko na kondycję ekonomiczną polskiej branży transportu drogowego, lecz mogą mieć też wpływ na rynek transportu drogowego całej UE. W tym kontekście Minister Infrastruktury wystąpił z apelem o podjęcie niecierpiących zwłoki działań ze strony Komisji Europejskiej, nakierowanych na przywrócenie równowagi na rynku przewozów

drogowych pomiędzy UE i Ukrainą oraz zbadanie, jaki wpływ ma przedmiotowa umowa na unijny rynek transportu drogowego w kontekście art. 6 umowy.

Natomiast odnosząc się do pytania dotyczącego planowanych przez resort infrastruktury działań mających na celu ochronę krajowego sektora transportowego należy przede wszystkim wspomnieć o rozwiązaniach zawartych w obecnie procedowanym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UD18).

Projekt zawiera między innymi rozwiązanie zakładające tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców i przewiduje, że w drodze odstępstwa od art. 26g pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220), w okresie 12 miesięcy. W skład przychodu kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych stanowiącego podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 497, z późn. zm.), nie wchodzi kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób, stanowiący podstawę wymiaru składek, nie może być niższy od kwoty minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w ustawie z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773).

Powyższa propozycja zmiany polega na obniżeniu do kwoty wynagrodzenia minimalnego dolnej granicy odliczeń od przychodu kierowcy, ustalonej w przepisach dotychczasowych na poziomie kwoty przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia przewidzianego dla danego roku kalendarzowego ogłoszonego w trybie art. 19 ust. 10 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych.

Niemniej jednak należy podkreślić, że dalsze procedowanie powyższego rozwiązania wymaga uzgodnienia ze strony Ministra Rodziny Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministra Finansów.

W tym miejscu należy również wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury nie odstępuje od realizacji postulowanego przez branżę transportu drogowego czasowego zmniejszenia obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne dla kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy, a propozycja ta nadal jest przedmiotem prac legislacyjnych w ramach ww. projektu ustawy.

Podobnie jak w projekcie ww. ustawy skierowanym do konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych, termin obowiązywania ww. rozwiązania został przewidziany na 12 miesięcy. Obecnie projekt tej ustawy znajduje się na końcowym etapie ponownych uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec Sekretarz Stanu