



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-6-1.054.3.2025  
Warszawa, 21 lipca 2025

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 10162 złożoną przez Panią Olgę Ewę Semeniuk-Patkowską – Posel na Sejm RP w sprawie braku działań rządu wobec fali upadłości polskich przewoźników drogowych, przedstawiam poniższe informacje.

Zgodnie z danymi otrzymanymi z Ministerstwa Rozwoju i Technologii (MRiT) odnoszącymi się do danych w rejestrze Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) wynika, że od kilku lat utrzymuje się tendencja spadkowa w zakresie likwidacji działalności gospodarczych. Jak wskazano, w 2025 roku, do dnia 23 czerwca, działalność zakończyło 62,7 tys. podmiotów gospodarczych. To o 6,6% mniej niż w analogicznym okresie 2024 r. (66,5 tys.). Porównanie pierwszego półrocza 2023 r. również wskazuje na tendencję spadkową – w 2024 r. odnotowano o 8,4% mniej likwidacji działalności gospodarczych niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Natomiast roczne dane z ostatnich sześciu lat kształtowały się następująco:

- 2019 r. – 165 978 likwidacji,
- 2020 r. – 128 076 (spadek o 22,8%),
- 2021 r. – 160 748 (wzrost o 25,5%),
- 2022 r. – 162 396 (wzrost o 1,0%),
- 2023 r. – 157 274 (spadek o 3,2%),
- 2024 r. – 140 449 (spadek o 10,7%).

Powyższe dane dotyczą jednak przedsiębiorców będących osobami fizycznymi, prowadzącymi działalność gospodarczą, w tym będącymi współnikami spółek cywilnych, zaś nie obejmują spółek prawa handlowego.

Podobna tendencja widoczna jest również w odniesieniu do działalności sklasyfikowanej pod kodem PKD 4941Z – „Transport drogowy towarów” (dane z MRiT). W pierwszym półroczu 2025 roku odnotowano spadek liczby likwidacji działalności o 9,5% w porównaniu do analogicznego okresu roku 2024 (2025 r. – 4 125 likwidacji; 2024 r. – 4 383 likwidacje). W 2024 roku liczba likwidacji działalności w tej kategorii była niższa w porównaniu do pierwszego półrocza 2023 roku (2023 r. – 4 398 likwidacji).

Również dane w zestawieniu rocznym dla PKD4941Z – „Transport drogowy towarów” wskazują na ogólną tendencję spadkową:

- 2019 r. – 7 243 likwidacje,
- 2020 r. – 5 560 (spadek o 23,2%),

- 2021 r. – 6 723 (wzrost o 20,9%),
- 2022 r. – 6 830 (wzrost o 1,6%),
- 2023 r. – 6 803 (spadek o 0,4%),
- 2024 r. – 5 938 (spadek o 12,7%).

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do Ministerstwa Sprawiedliwości, które odpowiada za Krajowy Rejestr Zadłużonych i Monitor Sądowy i Gospodarczy, o udzielenie informacji w tym zakresie. W odpowiedzi Ministerstwo Sprawiedliwości wskazało, że nie może przedstawić danych statystycznych na temat liczby upadłości i zawieszenia działalności w sektorze transportu drogowego, ponieważ tak szczegółowe informacje nie są gromadzone w ramach sprawozdawczości statystycznej. Jednocześnie wyjaśniono, że sądowe sprawozdanie statystyczne MS-S20UN, które dotyczy spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych, nie przewiduje wyodrębnienia spraw według konkretnego sektora gospodarki.

Dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wskazują, że liczba przypadków zawieszenia wykonywania transportu drogowego rzeczy w latach: 2022 – 2024 wynosiła: 2022 r. – 107, 2023 r. – 208 (wzrost o 94,39%) i w 2024 r. – 384 (wzrost o 84,61%). Natomiast liczba przypadków stwierdzenia wygaśnięcia licencji wspólnotowej na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy rzeczy z powodu likwidacji działalności wynosiła w latach: 2020 – 2024 odpowiednio: 2020 r. – 867, 2021 r. – 585, 2022 r. – 594, 2023 r. – 645 i 2024 r. – 525. Ponadto dane o liczbie licencji wspólnotowych na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy rzeczy i wypisów z tych licencji za 2024 r. wskazują na spadek tego rodzaju licencji w Polsce w 2024 r. Na koniec 2023 r. w obrocie prawnym było bowiem ważnych 45 565 takich licencji i 304 943 wypisy z licencji, zaś na koniec 2024 r. 45 054 licencje (o 511 mniej) i 304 120 wypisy z licencji (o 823 mniej).

W powyższym kontekście pragnę wskazać, że brak działań ostonowych dla polskich przedsiębiorstw transportowych w zakresie kosztów ETS wynika z faktu, że obecnie sektor transportu drogowego nie jest objęty systemem ETS. Przewidywane objęcie tego sektora systemem ETS2 ma nastąpić od 2027 r., przy czym możliwe jest, że termin ten zostanie dodatkowo przesunięty na okres późniejszy.

Odnosząc się natomiast do cen detalicznych paliw i wykorzystując wkład przekazany przez Ministerstwo Finansów na wstępie należy wskazać, że są to ceny umowne, tj. ustalane przez przedsiębiorców w oparciu o mechanizmy rynkowe. Oznacza to, że rząd nie ma bezpośredniego wpływu na kształtowanie ich poziomu. Na cenę detaliczną paliw wpływają: koszty surowców, koszty produkcji, marże nakładane przez producentów oraz podmioty dokonujące obrotu tymi paliwami, kurs złotego w stosunku do dolara oraz podatek od towarów i usług, a także kwotowy podatek akcyzowy, który nie jest zależny od ceny danego paliwa silnikowego.

W tym względzie warto wskazać, że aktualne ceny paliw są wyraźnie niższe od cen z 2024 r. gdzie przekraczały one średnio w całym roku 6 zł/l zarówno w przypadku oleju napędowego, jak i benzyny silnikowej. Obecne ceny oleju napędowego i benzyny silnikowej wynoszą odpowiednio: 5,69 zł/l i 5,71 zł/l - według danych z 18 czerwca 2025 r. opublikowanych na stronie e-petrol.pl. Dodatkowo na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat dostępność ekonomiczna paliw dla gospodarstw domowych znacznie wzrosła. Bowiem w 2014 r. Polak za przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej mógł

kupić ok. 719 litrów benzyny silnikowej lub 725 litrów oleju napędowego natomiast w 2024 r. te wartości wynosiły odpowiednio: 1299 litrów i 1280 litrów.

Mając powyższe na uwadze, Ministerstwo Finansów wskazało, że nie planuje obniżenia stawek akcyzy na paliwa silnikowe oraz wprowadzenia szczególnych działań osłonowych dla polskich przedsiębiorstw z sektora transportowego, w tym dopłat do paliw lub opłat drogowych.

Niezależnie od powyższego pragnę wskazać, że obecnie w resorcie infrastruktury procedowany jest projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (wpisany do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją UD 18). Projekt ustawy zawiera rozwiązania stanowiące realną pomoc dla branży transportowej w Polsce, opracowane na podstawie apeli organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych.

Projekt wprowadza m.in. przepis epizodyczny, zgodnie z którym w drodze odstępstwa od przepisów ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1790), w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi w transakcji handlowej, polegającej na odpłatnym, drogowym przewozie rzeczy, wyniesie 14 dni. Jednocześnie strony będą mogły przedłużyć termin zapłaty świadczenia pieniężnego do 30 dni. Czasowe skrócenie ustawowych i umownych terminów płatności za wykonaną usługę przewozu drogowego korzystnie wpłynie na przewoźników drogowych i pozwoli im zachować płynność finansową.

Nawet ograniczone w czasie rozwiązania pomocowe mogą stanowić realne i bardzo ważne wsparcie dla polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego w obecnej trudnej sytuacji na rynku usług przewozowych, tak aby zapobiec fali upadłości przedsiębiorców w branży, która do tej pory zajmowała pozycję lidera w Europie, a skupiając transport, spedycję i logistykę generowała łącznie ok. 7% polskiego PKB i odpowiadała za 6,5% miejsc pracy.

Prace legislacyjne dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD18) są kontynuowane. W dniu 17 lipca 2026 r. projekt ten ma być przedmiotem obrad Stałego Komitetu Rady Ministrów.

W odniesieniu do kwestii ewentualnego przyznania dopłat do opłat drogowych dla krajowych przewoźników drogowych uprzejmie informuję, że Polska nie planuje wprowadzania ulg w zakresie opłat drogowych dla pojazdów ciężkich. Opłaty drogowe w Polsce nadal utrzymują się na relatywnie niskim poziomie w porównaniu do stawek obowiązujących w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej stosujących podobne systemy poboru opłat elektronicznych. Przykładowo, średnia stawka za korzystanie z dróg najwyższej klasy wynosi w Polsce 0,49 PLN/km, podczas gdy w Niemczech jest to 1,28 PLN/km, a na Słowacji – 1,16 PLN/km.

Dodatkowo należy zauważyć, że polska sieć dróg płatnych nie jest jeszcze rozwinięta i jednolita. Obecnie opłata elektroniczna pobierana jest na około 5 tys. km dróg krajowych, z ogólnej długości wynoszącej około 20 tys. km. Tym samym przewoźnicy mają możliwość dostosowania tras przewozu w sposób najbardziej dla nich ekonomiczny.

Podkreślić należy również, że opłata drogowa w Polsce pobierana jest w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji oraz rozwoju infrastruktury drogowej, co czyni ją opłatą infrastrukturalną w rozumieniu dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. *w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*. W świetle powyższego, zawieszanie poboru opłat oraz dopuszczenie do sytuacji, w której przejazd pojazdów ciężkich po drogach szybkiego ruchu byłby bezpłatny, nie jest uzasadnione z punktu widzenia polityki transportowej państwa.

Wpływy z poboru opłat drogowych zasilają Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), z którego finansowane są między innymi budowa nowych dróg oraz modernizacja już istniejących, co bezpośrednio wpływa na warunki prowadzenia działalności przez przedsiębiorstwa z branży transportowej. Rozwiązania stosowane w ramach polskiej polityki opłat drogowych pozostają zgodne z unijną zasadą „użytkownik płaci”, która określa ramy prawne poboru opłat drogowych w Europie. Zasada ta oznacza, iż użytkownicy pojazdów poruszających się po drogach płatnych są zobowiązani do uiszczania opłat stosownie do stopnia, w jakim ich pojazdy przyczyniają się do zużycia infrastruktury drogowej. Pobór opłat od pojazdów ciężkich, pod względem ekonomicznym i ochrony środowiska, uzasadnia dbałość o infrastrukturę ekonomiczną. Infrastruktura drogowa jest bowiem intensywnie eksploatowana przez tego typu pojazdy, co generuje konieczność jej bieżącego utrzymania w odpowiednim stanie technicznym.

Kryteria ustalania obowiązku zapłaty oraz wysokości opłat wynikają z przesłanek obiektywnych, takich jak dopuszczalna masa całkowita pojazdu, norma emisji spalin EURO oraz długość przebytego odcinka drogi płatnej. Wysokość stawek rośnie wraz z masą pojazdu oraz poziomem generowanych przez niego zanieczyszczeń.

Należy także uwzględnić konieczność sukcesywnego wyrównywania konkurencji międzygałęziowej pomiędzy przewoźnikami drogowymi a kolejowymi, która obecnie w Polsce jest zaburzona na korzyść transportu drogowego. Utrzymywanie opłat, ich stopniowe zwiększanie oraz dalszy rozwój sieci dróg płatnych przyczyniają się do bardziej zrównoważonego podziału kosztów dostępu do infrastruktury między różnymi gałęziami transportu.

Uwzględniając powyższe okoliczności, należy jednoznacznie stwierdzić, że wprowadzenie ulg w zakresie opłat drogowych byłoby nieuzasadnione i niezgodne z prowadzoną przez Polskę polityką transportową.

W kontekście działań, jakie rząd podejmuje na forum Unii Europejskiej w celu ochrony interesów polskich przewoźników drogowych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, pragnę wskazać na działania resortu infrastruktury m.in. w kwestii realizacji postulatu dotyczącego refundacji poniesionych kosztów związanych z obowiązkową wymianą tachografów, wynikającą z przepisów Pakietu Mobilności I.

W tym zakresie resort infrastruktury podjął działania mające na celu zbadanie możliwości wykorzystania dostępnych instrumentów pomocy dla polskich przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe, które mogłyby zostać wykorzystane na potrzeby wsparcia procesu wymiany tachografów na urządzenia najnowszej generacji.

Efektem powyższego jest zgoda Komisji Europejskiej na wsparcie finansowe wymiany tachografów nowej generacji w pojazdach, które są wykorzystywane w

międzynarodowym transporcie drogowym z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Równolegle z prowadzonymi z Komisją negocjacjami przygotowywane są transparentne zasady konkursu, ustalane szczegóły, kto będzie objęty dofinansowaniem oraz jaka będzie wysokość tego wsparcia. Systemem wsparcia będą objęci ci, którzy wymienili tachografy. Konkurs będzie bowiem polegał na częściowym refinansowaniu kosztów wymiany i instalacji tachografu nowej generacji. Ministerstwo Infrastruktury dąży do tego, aby system składania wniosków przez przewoźników drogowych był maksymalnie prosty i zautomatyzowany, a także aby można było składać wnioski on-line. Mam nadzieję, że środki te będą stanowiły realne wsparcie dla przedsiębiorców transportu drogowego, którzy ponieśli koszty związane z dostosowaniem się do wymogów unijnych.

Pragnę również podkreślić, że Minister Infrastruktury nie ustaje w działaniach na forum Unii Europejskiej, mających na celu wyrównanie warunków konkurencji między przewoźnikami unijnymi a ukraińskimi i mołdawskimi, który obecnie mają możliwość wykonywania przewozów dwustronnych i tranzytowych na warunkach zliberalizowanych. Ministerstwo Infrastruktury konsekwentnie wskazuje na brak uzasadnienia do wydłużania okresu obowiązywania Umowy pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów.

Niemniej jednak należy wskazać, że zgodnie z art. 6 ust. 3 umowy między Unią Europejską a Ukrainą zmieniającą umowę między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r. umowę przedłuża się do dnia 30 czerwca 2025 r. Następnie jest ona automatycznie przedłużana na okres sześciu miesięcy, chyba że jedna ze Stron powiadomi drugą Stronę, najpóźniej na trzy miesiące przed wygaśnięciem umowy, że nie zgadza się na przedłużenie umowy ze względu na mocne i wyraźne dowody na istnienie poważnych zakłóceń na jej całym rynku transportu drogowego w wyniku umowy lub, że cele umowy nie są już w sposób oczywisty osiągalne. Wobec powyższego należy podkreślić, że to Unia Europejska jest stroną umowy i to do niej należy prawo powiadomienia strony ukraińskiej o nieprzedłużeniu ww. umowy. Polska jako jedno z państw członkowskich mogła i przedstawiła własne dane na temat wpływu umowy na polski rynek transportu drogowego oraz argumentację przeciw dalszemu jej obowiązywaniu.

Uwzględniając sytuację, w jakiej znajduje się polska branża przewozów drogowych oraz odpowiadając na postulaty strony społecznej, Minister Infrastruktury wystąpił do Komisarza ds. Zrównoważonego Transportu i Turystyki Unii Europejskiej Pana Apostolosa 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. Minister Infrastruktury wskazał również, 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.

W odpowiedzi Komisarz ds. Zrównoważonego Transportu i Turystyki Unii Europejskiej poinformował, że z danych którymi dysponuje KE wynika, że umowa doprowadziła do znacznego zwiększenia wolumenu wymiany handlowej między Ukrainą a Unią Europejską z wykorzystaniem transportu drogowego, z korzyścią dla obu stron umowy. Komisarz stwierdził ponadto, że na podstawie dostępnych danych Komisja Europejska nie dostrzega żadnych poważnych i wynikających z umowy zakłóceń na unijnym rynku transportu drogowego towarów. Komisarz w ww. piśmie poinformował również, że żadna ze stron Umowy nie powiadomiła drugiej strony o mocnych i wyraźnych dowodach na istnienie poważnych zakłóceń na jej całym rynku transportu drogowego w wyniku umowy lub że cele umowy nie są już w sposób oczywisty osiągane, w wyniku czego umowa, zgodnie art. 6 ust. 3 w dniu 1 kwietnia br. została automatycznie przedłużona do 31 grudnia 2025 r.

W kontekście tej decyzji należy stwierdzić, że Komisja Europejska nie uwzględniła argumentów i danych przedstawionych przez stronę polską, żadne inne państwo członkowskie nie przedstawiło podobnych danych i w konsekwencji umowa po jej automatycznym przedłużeniu ma obowiązywać do końca 2025 r. Ministerstwo Infrastruktury nadal jednak podejmuje działania i poszukuje rozwiązań, których oczekuje polska branża w związku ze wskazaną umową.

Uwzględniając powyższe okoliczności, Minister Infrastruktury Pan Dariusz Klimczak pismem z dnia 12 czerwca 2025 roku ponownie zwrócił się do Komisarza Unii Europejskiej ds. Zrównoważonego Transportu i Turystyki Pana Apostolosa Tzitzikostas, w którym nie tylko nie podzielił stanowiska Komisarza KE, co do pozytywnych dla UE skutków Umowy pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, lecz domagał się, aby Komisja dokonała szerokiej i rzetelnej analizy wpływu funkcjonowania Umowy na rynek transportu drogowego UE przez niezależny podmiot. Ponadto wystąpił o przeprowadzenie analizy zgodności przedmiotowej Umowy z innymi aktami prawnymi oraz o rozważanie przywrócenia zasad, zgodnie z którymi przewozy drogowe pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Ukrainą realizowane byłyby na podstawie zezwoleń.

Należy nadmienić, że niezależnie od pisma Ministra Infrastruktury do Komisarza ds. Zrównoważonego Transportu i Turystyki Unii Europejskiej, prowadzone były działania na rzecz poparcia stanowiska Polski i przekonania KE o negatywnych skutkach tej umowy dla transportu drogowego w UE. W dniu 4 marca 2025 r. w Warszawie odbyło się spotkanie z Panem Kristianem Schmidtem, Dyrektorem DG MOVE w Komisji Europejskiej, głównym negocjatorem ze strony UE ww. umowy, z udziałem przedstawicieli Departamentu Transportu Drogowego MI oraz branży transportu drogowego. Spotkanie było okazją do zaprezentowania stanowiska strony polskiej w sprawie omawianej umowy, w tym do bezpośredniego zapoznania się przez Dyrektora K. Schmidta z opinią polskich przedsiębiorców reprezentujących branżę transportu drogowego na ten temat.

17 marca br. Minister Infrastruktury Pan Dariusz Klimczak spotkał się z Komisarzem ds. Zrównoważonego Transportu i Turystyki, podczas którego przedstawił stanowisko Polski w odniesieniu do umowy, powtórzone następnie w piśmie Ministra Infrastruktury z 19 marca br. adresowanym do Komisarza A. Tzitzikostas.

14 maja br. rozmawiałem z polskimi europosłami z Estonii, Litwy, Łotwy i Niemiec aby także w Parlamencie Europejskim przedstawić informacje o sytuacji polskiej branży transportu drogowego i naszą ocenę wpływu umowy na obecną sytuację. Podobnie negatywne skutki umowy były przedmiotem moich wystąpień, w tym w ramach bilateralnych spotkań z ministrami właściwymi ds. transportu z innych państw UE, ale także z wiceministrem odpowiedzialnym za transport drogowy w Ukrainie, podczas szczytu ITF w Lipsku w dniach 21-22 maja br.

Warto również wskazać, że w dniu 24 marca 2025 r. odbyło się pierwsze posiedzenie grupy roboczej *ad hoc*, działającej przy Wspólnym Komitecie ds. Umowy transportowej UE–Ukraina. Podczas spotkania omówiono praktyczne aspekty stosowania umowy, w tym wyniki kontroli przewozów, przypadki naruszeń jej postanowień oraz negatywne skutki oddziaływania umowy na rynek przewozów towarowych, odczuwalne przez przewoźników z państw europejskich, szczególnie sąsiadujących z Ukrainą, tj. Polski, Rumunii, Węgier i Słowacji. W tym kontekście należy podkreślić, że państwa te wykazują zauważalnie pozytywne podejście do polskich postulatów dotyczących konieczności przeprowadzenia analizy wpływu umowy na rynek transportu drogowego, co stwarza podstawę do budowania koalicji krajów dążących do innych niż obecnie obowiązujące rozwiązań.

Podczas drugiego posiedzenia ww. grupy roboczej, które miało miejsce w dniu 25 czerwca 2025 r., strona polska zgłosiła wniosek o przeprowadzenie przez niezależny podmiot zewnętrzny analizy wpływu Umowy Transportowej UE–Ukraina na rynek przewozowy Unii Europejskiej, jak również na rynki poszczególnych państw członkowskich. Wniosek ten uzyskał poparcie wszystkich pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej graniczących z Ukrainą, tj. Słowacji, Węgier i Rumunii. Również delegacja Ukrainy obecna na spotkaniu wyraziła zainteresowanie wynikami takiej analizy i zadeklarowała gotowość do szczegółowego zapoznania się z jej rezultatami. Strona polska będzie kontynuowała aktywny udział w dalszych pracach grupy roboczej, w celu reprezentowania interesów krajowego sektora transportu drogowego i dążenia do zapewnienia równych warunków konkurencji na rynku przewozów towarowych.

Niezależnie od działań podejmowanych na forum UE Ministerstwo Infrastruktury prowadziło także działania na rzecz polskiej branży transportu drogowego w ramach Międzynarodowego Forum Transportowego. W tym zakresie Ministerstwu Infrastruktury udało się zablokować decyzję przedłużającą przyznanie dla Ukrainy i Mołdawii na 2025 r. dodatkowych zezwoleń bazowych EKMT. Dzięki konsekwentnym działaniom w tym zakresie dodatkowe zezwolenia EKMT obecnie nie zostały również przyznane ww. państwom na 2026 roku, a kontyngent dla Ukrainy oraz Mołdawii pozostaje na poziomie z 2022 r.

*Łączę wyrazy szacunku*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

*z upoważnienia Ministra Infrastruktury*

**Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu