



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-6-1.054.7.2025

Warszawa, 07 grudnia 2025

Pan

Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 12895 Pani Olgi Ewy Semeniuk-Patkowskiej Poseł na Sejm RP, w sprawie fali bankructw w sektorze transportu towarowego oraz braku działań osłonowych dla firm obsługujących przemysł, przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że Ministerstwo Infrastruktury nie posiada danych własnych na temat liczby bankructw i restrukturyzacji firm transportowych. Jak zostało to wskazane w odpowiedzi na interpelację nr 10162 Pani Poseł, Ministerstwo Infrastruktury korzystało wówczas z wkładów innych resortów, ponadto co ważne za Krajowy Rejestr Zadłużonych i Monitor Sądowy i Gospodarczy odpowiada Ministerstwo Sprawiedliwości, które w odpowiedzi na ówczesne zapytanie poinformowało, że nie jest możliwe przedstawienie danych statystycznych z zakresu, którego dotyczyło pytanie.

Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco monitoruje tematykę związaną z funkcjonowaniem transportu drogowego, pozyskuje dane z tego zakresu od innych resortów i organów administracji publicznej, na bieżąco konsultuje zagadnienia problematyczne z przedstawicielami organizacji i stowarzyszeń transportowych oraz korzysta z ogólnodostępnych opracowań analitycznych. Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi jednak analiz wpływu kryzysu w transporcie w rozumieniu badawczo-naukowym tego typu opracowań.

Ciekawe informacje przedstawia np. w raporcie MGBI „Postępowania upadłościowe i restrukturyzacyjne”, wskazując, że sektor transportu drogowego charakteryzuje się elastycznością w porównaniu do pozostałych głównych sektorów gospodarki, tym samym należy mieć na uwadze, że dostosowuje się on do bieżących trendów i wyzwań. Jednocześnie według danych Eurostat Polska jest liderem wśród krajów UE w drogowym transporcie towarów w 2024 r., rejestrując łącznie 368 314 mln tonokilometrów, co stanowi prawie 20 proc. całkowitego przewozu w UE. W 2023 roku było to 377 873 mln tonokilometrów.

Jeśli chodzi o podejmowanie działań związanych z wprowadzaniem instrumentów wsparcia finansowego, uprzejmie informuję, że 20 czerwca 2025 r. Komisja Europejska uwzględniła wsparcie procesu wymiany tachografów ze środków KPO (w ramach III rewizji KPO), odpowiadając na wniosek Ministerstwa Infrastruktury. Kwota środków przeznaczona na ten cel wynosi prawie 320 mln zł. Łączna liczba pojazdów objętych wsparciem wyniesie ok. 107 000. Wsparcie ma polegać na refinansowaniu w ramach pomocy *de minimis* procesu wymiany tachografów. Stanowi to efekt wielomiesięcznych wysiłków i starań, w tym rozmów na najwyższym szczeblu, prowadzonych przez Ministra Infrastruktury. Realizacja tej inwestycji jest bardzo oczekiwana przez stronę społeczną - przewoźników drogowych. Pomoc *de minimis* będzie przeznaczona na wsparcie dla przewoźników drogowych w związku z obowiązkiem wyposażenia pojazdu w inteligentny tachograf.

Obowiązek wymiany dotychczasowych użytkowanych i w pełni sprawnych tachografów na urządzenia najnowszej generacji wynika bezpośrednio z przepisów Pakietu Mobilności (art. 3 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/20141 zmienionego przepisami (UE) 2020/1054 (art. 2 pkt 2)). Wszystkie pojazdy wykonujące międzynarodowe przewozy drogowe musiały zostać wyposażone w najnowsze tachografy (najpóźniej do 18 sierpnia 2025 r.). Wysokość udzielonej dotacji będzie uzależniona od faktycznego wydatku poniesionego przez przewoźnika drogowego w związku z obowiązkową wymianą tachografu w pojeździe, nie więcej jednak niż 3 000 PLN.

Pomoc dla przewoźników:

- udzielana będzie w formie dotacji, zgodnie z przepisami unijnego rozporządzenia o pomocy *de minimis*,
- uzależniona będzie od faktycznego wydatku poniesionego w związku z obowiązkową wymianą tachografu, nie więcej jednak niż 3000 zł na pojazd,
- możliwość składania wniosków będzie niezależna od liczby posiadanych przez przewoźnika pojazdów.

Podmiotem udzielającym pomocy, z którym przewoźnicy będą podpisywali umowy o objęcie wsparciem, będzie Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Została zapewniona pełna obsługa elektroniczna całego procesu refinansowania - od przejścia

wniosku do podpisania umowy i wypłaty środków – z wykorzystaniem specjalnego dedykowanego i maksymalnie uproszczonego systemu PUE. Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w pierwszym naborze udzieli pomocy *de minimis* uprawnionym przewoźnikom drogowym z uwzględnieniem następujących warunków:

- 1) w pierwszej kolejności pomoc będzie udzielana uprawnionym przewoźnikom drogowym na refinansowanie wyposażenia w inteligentne tachografy maksymalnie dziesięciu właściwych pojazdów zgłoszonych przez jednego uprawnionego przewoźnika drogowego do licencji wspólnotowej;
- 2) w drugiej kolejności pomoc ta będzie udzielana wszystkim uprawnionym przewoźnikom drogowym na pozostałe właściwe pojazdy bez ograniczenia, o którym mowa w pkt 1.

W przypadku niewykorzystania w pierwszym naborze środków przeznaczonych na realizację działania uprawnieni przewoźnicy drogowi będą mogli wnioskować o ww. pomoc w ramach uzupełniającego naboru, z uwzględnieniem warunków, o których mowa w pkt 1-2, do całkowitego wyczerpania tych środków.

Ministerstwo Infrastruktury nie rozważa wprowadzania ulgowych stawek opłaty elektronicznej od pojazdów ciężkich dla wybranych grup przewoźników (w tym wypadku – realizujących krajowy transport przemysłowy). Trzeba podkreślić, że rozwiązania przyjęte w ramach polskiej polityki opłatowej są zgodne z unijną zasadą „użytkownik płaci”, wyznaczającą ramy prawne poboru opłat drogowych w Europie. Zasada „użytkownik płaci” oznacza, iż użytkownicy pojazdów poruszających się po drogach płatnych są zobowiązani do uiszczania opłat za przejazd, stosownie do stopnia, w jakim ich pojazd przyczynił się do zużycia infrastruktury drogowej. Kryteria, od których zależy obowiązek zapłaty za korzystanie z dróg płatnych oraz wysokość opłaty, wynikają z przesłanek obiektywnych (dopuszczalna masa całkowita pojazdu, norma emisji EURO pojazdu, długość przebytego odcinka płatnego). Stawki opłaty (a więc za dostęp do infrastruktury) są zatem tym wyższe im pojazd cięższy oraz im bardziej zanieczyszcza środowisko. Wpływy z poboru opłaty elektronicznej trafiają do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), z którego finansowana jest budowa nowych dróg. Odpłatność wybranej sieci dróg płatnych (na ten moment wyłącznie ok. 25% całości dróg krajowych w Polsce, tj. 5225 km) jest konieczna w celu możliwości dalszego rozwijania sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce, bez której funkcjonowanie przedsiębiorstw branży przewozowej byłoby istotnie utrudnione.

Ponadto należy również zauważyć, że bazowa wysokość stawek opłaty elektronicznej nie była zmieniana od lipca 2011 r. do 1 stycznia 2022 r. Od dnia 1 stycznia 2022 r. następuje waloryzacja stawek opłaty elektronicznej w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku

poprzedniego, ale odnosi się ona do stawek ustalonych w 2011 r. Tym samym uśredniona wysokość stawki za przejazd 1 kilometra po sieci dróg objętych opłatą elektroniczną w Polsce wynosi ok. 0,45 PLN/km i jest nawet o kilkadziesiąt procent niższa w stosunku do średnich stawek obowiązujących w państwach UE, które posiadają elektroniczny system poboru opłat. Waloryzacja ta nie doprowadziła zatem do wyrównania stawek obowiązujących w Polsce ze średnimi stawkami w krajach ościennych.

Jednocześnie w Polsce mamy do czynienia z nierównowagą międzygałęziową pomiędzy transportem drogowym a transportem kolejowym/żeglugi śródlądowej – na korzyść transportu kołowego. Docelowym stanem jest bardziej wyrównany poziom konkurencji między tymi sektorami, celem zwiększenia udziału sektora transportu kolejowego/żeglugi śródlądowej w przewozie towarów, stąd wprowadzanie ulg w opłatach drogowych byłoby kontrskuteczne.

Na wstępie warto wskazać, że w 2025 r. udało się przeprowadzić Komisje Mieszane z Kazachstanem, Ukrainą, Mołdawią i Turcją. W ich trakcie omawiany był nie tylko temat kontyngentów zezwoleń, ale też poruszone zostały najważniejsze tematy wskazane przez polskich przewoźników. Ministerstwo Infrastruktury aktywnie działa realizując m.in. uzgodnienia ze spotkaniami ze stroną społeczną na początku 2025 r., gdzie zostały określone kluczowe kierunki przewozów i zapotrzebowanie na ew. dodatkowe zezwolenia dla Polski. Na ich podstawie Ministerstwo Infrastruktury doprowadziło do dodatkowej wymiany 250 zezwoleń z Węgrami i na stałe zwiększyło kontyngent zezwoleń z Bułgarią do 600 zezwoleń. Jednocześnie strona polska, mając na uwadze ww. spotkanie z przewoźnikami oraz opinie Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń, jest bardzo asertywna w odpowiedzi na wnioski o dodatkową wymianę zezwoleń. W 2025 r., dotychczas takie wnioski złożyły: Bośnia i Hercegowina, Serbia oraz Turcja. Otrzymali odpowiedź, że strona polska nie widzi obecnie możliwości przeprowadzenia dodatkowej wymiany i zwiększenia kontyngentów. Przewozy takie mogą być realizowane przez podmioty polskie, które dysponują jeszcze zezwoleniami.

Odnośnie zapewnienia równej konkurencji polskich przedsiębiorstw transportowych wobec przewoźników z krajów o niższych kosztach i podatkach, należy podkreślić że w związku z kryzysem w branży transportu drogowego, znacznym ograniczeniem rynków wschodnich oraz nierówną konkurencją z przewoźnikami z Ukrainy (w obecnym stanie prawnym polscy przewoźnicy drogowi nie mogą skutecznie konkurować z firmami zarejestrowanymi w innych krajach, w których obciążenia podatkowo-składkowe wynagrodzeń kierowców są znacznie niższe od polskich), do 2 lutego 2022 r. kierowcy w Polsce byli uznawani za pracowników będących w podróży służbowej, zgodnie z przepisami ustawy o czasie pracy kierowców (autonomicznej od podróży służbowej w rozumieniu przepisów Kodeksu Pracy), a ich wynagrodzenie składało się z:

- wynagrodzenia zasadniczego (ok. 30% całej pensji) oraz

- nieopodatkowanych i nieoskładkowanych diet i ryczałtów za nocleg w kabinie pojazdu (ok. 70% pensji).

Po zmianach, które weszły w życie od 2 lutego 2022 r., koszty zatrudnienia kierowców Polsce, skokowo wzrosły o ponad 30%. Potrzeba zmian wynikała z konieczności wdrożenia przepisów Pakietu Mobilności oraz dostosowania systemu wynagrodzeń kierowców do wymogów przepisów o delegowaniu pracowników, w myśl zasady, że pracownikom delegowanym wypłacana jest „ta sama płaca (brutto) za tę samą pracę w tym samym miejscu”.

Zgodnie z ogólną dyrektywą UE ws. delegowania pracowników koszty związane z podróżą służbową nie wliczają się do wymaganego wynagrodzenia brutto co przy utrzymaniu systemu opartego na podróży służbowej stanowiłyby dodatkowe obciążenie dla polskich przedsiębiorców¹.

Koszty pracy w innych państwach członkowskich UE, tj. na Litwie, Rumunii czy Bułgarii nie wzrosły tak znacząco, co spowodowało, że przewoźnicy z tych państw stanowią obecnie także poważną konkurencję dla polskich firm transportowych. Wprowadzone w ustawie o czasie pracy kierowców ulgi i uproszczenia w systemie wynagradzania kierowców, które miały zminimalizować skokowy wzrost kosztów pracy po 2022 r., okazują się być jednak niewystarczające i nie pokrywają zwiększonych kosztów związanych z wykonywaniem pracy kierowcy poza granicami Polski.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało obecnie rozwiązania pozwalające na czasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne dla kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UD18). Propozycja przepisów epizodycznych w ww. projekcie ustawy przewidywała pozostawienie zasady, zgodnie z którą do podstawy wymiaru składki ZUS nie wchodzi kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód kierowcy nie może być niższy od kwoty minimalnego wynagrodzenia, a nie jak obecnie od przeciętnego wynagrodzenia. Zmiana ta nie uzyskała jednak zgody Ministerstwa Rodziny Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwa Finansów i nie została przyjęta przez Stały Komitet Rady Ministrów, którego posiedzenie odbyło się 17 lipca 2025 r. Jednocześnie Komitet zdecydował, iż kwestie te będą przedmiotem dodatkowych uzgodnień pomiędzy Ministrem Infrastruktury, a Ministrem Finansów, Ministrem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Ministrem Zdrowia, Ministrem do spraw Unii Europejskiej, Prezesem Rządowego Centrum Legislacji oraz Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i

¹ Do 2022 r. w transporcie międzynarodowym wynagrodzenie brutto mogło być równe z polską płacą minimalną (pozostałą część mogły stanowić nieopodatkowane i nieoskładkowane diety i ryczałty), a po 2022 r. kwota brutto musi być taka, jaką otrzymują kierowcy zatrudnieni w tym państwie, do którego kierowca jest delegowany.

Konsumentów. Mając na uwadze powyższe, prowadzone są dalsze prace nad wprowadzeniem zmian w ustawie o czasie pracy kierowców².

W strukturach ministerialnych nie funkcjonuje międzyresortowy zespół ds. monitorowania kondycji sektora transportowego w powiązaniu z przemysłem.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

² Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220).