

Warszawa, dnia 17.09.2026 r.

Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów

Szanowny Panie Premierze,

W ciągu ostatnich kilku lat wielokrotnie i bezpośrednio informowałem już Pana Premiera, że branża transportu drogowego, w szczególności międzynarodowego transportu drogowego, doświadcza bardzo trudnego okresu. Nie wynika to całkowicie z zewnętrznych warunków gospodarczych, ale również z braku odpowiedniego podejścia administracji rządowej. Główną winę ponoszą zaniedbania poprzedników, ale w ostatnich miesiącach zaczęliśmy postrzegać, że w kwestii przyszłości branży podejmowane są nieodpowiednie decyzje, bądź też w ogóle nie są podejmowane. Dziś widać tego efekty.

Według ostatnich danych Eurostatu opublikowanych w sierpniu 2026 r. wielkość pracy przewozowej wykonywanej przez polskich przewoźników w międzynarodowym transporcie drogowym od czterech lat systematycznie maleje. W zestawieniu rok do roku, praca przewozowa na rynku UE w 2025 r. wykonana przez polskie firmy zmniejszyła się o 3,2%, podczas gdy średnia wielkość dla wszystkich państw unijnych wyniosła -1,1%. Spadek zauważalny jest również w poszczególnych segmentach operacji transportowych. Porównując dane z 2025 r. z danymi z roku poprzedniego, można zauważyć, że liczba przewozów kabotażowych zmniejszyła się o 4,9%, natomiast w przewozach cross-trade (realizowanych pomiędzy państwami członkowskimi) ten spadek wyniósł już 11,3%. Podobnie spadek zauważalny jest w przewozach drogowych wykonywanych w imporcie i eksporcie towarów do/z krajów spoza UE. Mniejsze przewozy to mniejsze przychody i mniejsze wpływy do budżetu. Tymczasem przewoźnicy unijni z państw Europy Wschodniej osiągają lepsze wyniki.

Z danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wynika, że w 2026 r. z rynku przewozów w międzynarodowym transporcie drogowym zniknęło już ponad tysiąc firm. Z takim tempem zamykania przedsiębiorstw jeszcze nigdy nie mieliśmy do czynienia. Z ogromną obawą patrzymy na brak pozytywnych informacji zapowiadających poprawę sytuacji gospodarczej, co stawia pod znakiem zapytania dalsze funkcjonowanie pozostałych ponad 40 tys. firm wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

Geopolityczny kryzys na Bliskim Wschodzie w 2026 r. bezpośrednio uderzył w fundamenty polskiego sektora transportowego. Drastyczny wzrost cen ropy naftowej oraz wynikające z niego rekordowe ceny oleju napędowego generują presję na przedsiębiorstwa, których struktura kosztów w ponad 30% opiera się właśnie na wydatkach paliwowych. Gwałtowny wzrost kosztów prowadzenia działalności związany ze wzrostem cen paliw dla wielu przewoźników oznacza znalezienie się w spirali zadłużenia, co powoduje, że każdy dzień prowadzenia działalności staje się walką o przetrwanie.

W marcu 2026 r. wystąpiłem do Pana Premiera z wnioskiem o wypracowanie rozwiązania, które umożliwi zwrot akcyzy od paliwa zakupionego w Polsce. Z takich możliwości

CZŁONEK IRU / International Road Transport Union member

Adres: Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa, adres korespondencyjny: 00-198 Warszawa 80, skr. poczt 1;
Tel.: (+48 22) 536 10 00; Fax: (+48 22) 536 10 35; NIP: 522-000-21-10; KRS: 109043;

www.zmpd.pl

od wielu lat korzystają już przewoźnicy (nasi konkurenci) z innych państw. To powoduje, że nie możemy z nimi konkurować na tych samych zasadach.

Informuję, że również wielokrotnie występowałem do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie problemu wielomiesięcznych okresów oczekiwania na wydanie kart pobytu czasowego dla kierowców zatrudnionych w polskich firmach. Bez tego dokumentu kierowca nie może wykonywać swojego zawodu w ruchu międzynarodowym. Jest to problem niezwykle uciążliwy, bowiem w niektórych województwach na kartę pobytu czasowego trzeba czekać nawet dwa lata. W sierpniu 2026 r., przy okazji prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy o cudzoziemcach, wnioskowałem do MSWiA o możliwość rozszerzenia wprowadzanej procedury tzw. „milczącego zakończenia postępowania” w sprawach wydawania karty pobytu czasowego dla cudzoziemców niebędących obywatelami państw wskazanych w rozporządzeniu także o te osoby, które ubiegają się o kolejne zezwolenie na pobyt czasowy i pracę.

Ostatni raz wystąpiłem do Pana Premiera w lipcu 2026 r., wspólnie z prezesem innej organizacji reprezentującej branżę transportową, w związku z zatrzymaniem przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej prac nad wykazem zawodów deficytowych, który miał ułatwić kierowcom spoza UE podjęcie pracy lub jej kontynuowanie w Polsce.

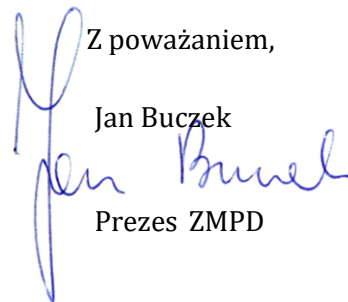
Kolejną ważną sprawą, której nie mogę pominąć, są również wymagające poprawek przepisy dotyczące zasad wynagradzania kierowców w ruchu międzynarodowym, z uwagi na coroczny wzrost obciążeń z tytułu składek na ubezpieczenia społeczne dla tej grupy zawodowej. Co więcej, branża już mierzy się z kolejnymi wymogami związanymi z dekarbonizacją, m.in. w zakresie wzrostu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, które wkrótce staną się jeszcze bardziej uciążliwe.

Szanowny Panie Premierze,

Wymienione przeze mnie powyższe problemy to tylko najpilniejsze wyzwania przekrojowe, dla których powinna się znaleźć odpowiednia wieloresortowa odpowiedź. Pilnie wymagana jest reakcja rządu na wysokie ceny paliw i kryzys kosztowy w firmach transportowych. Oczekiwane są działania w tym zakresie co najmniej na poziomie podejmowanych już przez rząd działań dla kluczowego dla Polski sektora rolnictwa.

Bez natychmiastowej i zdecydowanej reakcji rządu w sprawie włączenia branży transportu drogowego do programu osłonowego sektor straci swoją pozycję lidera na rynku unijnych przewozów drogowych.

Wyrażam gotowość do podjęcia dialogu i wsparcia prac rządu nad działaniami ratującymi międzynarodowy transport drogowy w Polsce.

Z poważaniem,
Jan Buczek

Prezes ZMPD