

Warszawa, 01.10.2026 r.

W/2026/00347/DTR-TR/TMA

Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

W kwietniu 2026 r. Komisja Europejska przyjęła tymczasowe ramy pomocy państwa (METSAF), umożliwiające państwom członkowskim udzielanie wsparcia m.in. przedsiębiorstwom transportu drogowego dotkniętym wzrostem kosztów paliwa w związku z kryzysem na Bliskim Wschodzie. W imieniu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, działając w interesie branży transportu drogowego, zwracam się do Pana Ministra z prośbą o pilne podjęcie działań umożliwiających wykorzystanie tego rozwiązania do wsparcia polskich przewoźników. Niezbędne jest uruchomienie dla przedsiębiorstw transportowych bezpośrednich dopłat, uzależnionych od liczby eksploatowanych pojazdów. Dopłaty te pozwoliłyby częściowo skompensować wzrost kosztów paliwa ponoszonych przez przewoźników od marca 2026 r.

Z możliwości przewidzianych w METSAF skorzystały już m.in. Włochy, Hiszpania i Luksemburg, uzyskując zgodę Komisji Europejskiej na programy pomocy dla transportu. Bezpośrednie wsparcie przewoźników wprowadziła również Francja, korzystając z zasad pomocy de minimis. Francuski mechanizm przewiduje dopłaty zależne od liczby i kategorii eksploatowanych pojazdów. W najnowszej transzy stawka dla ciągnika siodłowego wynosi 500 euro miesięcznie za okres od czerwca do sierpnia 2026 r., co daje łącznie 1500 euro na pojazd.

METSAF nie zapewnia finansowania wsparcia z budżetu Unii Europejskiej, dlatego uruchomienie pomocy w Polsce wymaga zabezpieczenia środków krajowych. Z tego względu skierowaliśmy do Prezydenta RP apel o podpisanie ustawy o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca 2026 r. do marca 2027 r. ze zbycia paliw ciekłych. Dodatkowe dochody budżetu państwa wynikające z tej ustawy mogą ułatwić sfinansowanie wsparcia dla przewoźników. Przekazując w załączeniu kopię naszego wystąpienia, proszę Pana Ministra o wsparcie branży transportu drogowego i podjęcie starań, aby część wpływów z podatku mogła zostać wykorzystana na ten cel.

Niewątpliwie działania podjęte przez Rząd w ramach programu CPN pozwoliły prywatnym użytkownikom samochodów osobowych ograniczyć wydatki na paliwo. Zabieg ten zmniejszył cenę brutto przy zakupie paliwa, ale nie obniżył kosztu netto u przewoźników, bowiem dla przedsiębiorców VAT jest neutralny kosztowo. Obecnie potrzebna jest pomoc

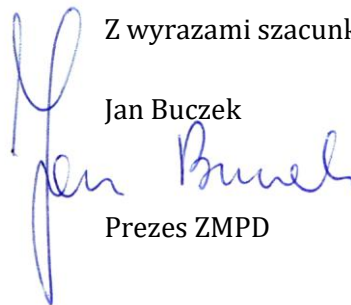
skierowana bezpośrednio do branży transportu drogowego, w dalszym ciągu nie ma żadnych propozycji rozwiązania problemu wzrostu kosztów działalności, z którym branża mierzy się od marca.

Należy przy tym zaznaczyć, że dzięki CPN powszechne obniżenie cen detalicznych na stacjach paliw pozwoliło skorzystać z preferencyjnych warunków także osobom prywatnym i przedsiębiorcom z zagranicy, co przy znacznych różnicach cen między państwami sprzyjało przyjazdowi wyłącznie w celu tankowania (tzw. turystyka paliwowa). W rezultacie część korzyści z działań obciążających polski budżet trafiła również do odbiorców spoza kraju. Przemawia to za skierowaniem kolejnych działań do przedsiębiorstw prowadzących działalność w Polsce, dla których wzrost cen paliwa stanowi szczególnie dotkliwe obciążenie.

Gwałtowny wzrost cen paliwa pogłębia trudności polskich przewoźników, którzy już wcześniej mierzyli się ze spadkiem przewozów i rosnącymi kosztami działalności. Paliwo stanowi ponad 30% kosztów prowadzenia działalności transportowej, dlatego wzrost jego cen bezpośrednio wpływa na rentowność przedsiębiorstw i ich zdolność do regulowania bieżących zobowiązań, zagrażając dalszemu funkcjonowaniu wielu firm. Jednocześnie przewoźnicy w innych państwach europejskich otrzymują pomoc łagodzącą skutki tego samego kryzysu. Brak odpowiedniego wsparcia w Polsce pogarsza zatem warunki konkurencyjności i osłabia pozycję polskich przedsiębiorstw na europejskim rynku.

Pomoc jest więc potrzebna zarówno dla zachowania konkurencyjności polskich przewoźników, jak i ograniczenia wpływu podwyżek cen paliwa na koszty usług transportowych. Jej znaczenie wykracza poza samą branżę, ponieważ koszt przewozu stanowi składnik ceny dostarczanych towarów. Zmniejszenie obciążeń przedsiębiorstw transportowych ograniczy presję na wzrost cen produktów, wspierając tym samym działania na rzecz ograniczenia inflacji i ochrony budżetów gospodarstw domowych.

Zwracam się zatem do Pana Ministra z prośbą o pilne podjęcie, we współpracy z Ministrem Finansów i Gospodarki, działań na rzecz uruchomienia programu bezpośredniego wsparcia finansowego dla branży transportu drogowego. Wobec pogarszającej się sytuacji przewoźników szczególne znaczenie ma możliwie szybkie uruchomienie wsparcia, aby mogło ono skutecznie przeciwdziałać utracie płynności finansowej i zamykaniu kolejnych przedsiębiorstw. Ze swojej strony deklarujemy gotowość do udziału w rozmowach i współpracy przy wypracowaniu szczegółowych rozwiązań.

Z wyrazami szacunku
Jan Buczek

Prezes ZMPD