



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-11.055.3.2026

Warszawa, 09 października 2026

Pan

Radosław Sikorski

Minister Spraw Zagranicznych

Wiceprezes Rady Ministrów;

Pani

Agnieszka Dziemianowicz- Bąk

Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

Pan

Marcin Kierwiński

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Szanowny Panie Premierze,

Szanowna Pani Minister,

Szanowni Panie Ministrze,

w załączeniu przesyłam pisma organizacji reprezentujących polskich przewoźników drogowych z uprzejmą prośbą o odniesienie się do przedstawionych w nich postulatów. Poruszane w wystąpieniu przedstawicieli zrzeszonych w ogólnopolskich stowarzyszeniach przewoźników kwestie pozostają poza właściwością merytoryczną resortu Infrastruktury. Propozycja zgłoszonych rozwiązań wymaga głębokiej analizy i współpracy w szczególności reprezentowanych przez Państwa resortów.

Ze swej strony pozostaję w gotowości do współpracy i przedłożenia wszelkich informacji i danych będących w dyspozycji resortu i jednostek podległych, jeśli byłyby niezbędne do przygotowania stanowiska.

Branża transportu drogowego jest jedną z najważniejszych i najlepiej rozwiniętych gałęzi gospodarki Polski. Zdecydowana większość polskich firm transportowych to małe i średnie przedsiębiorstwa, często firmy rodzinne. Trwający konflikt na Bliskim Wschodzie

i związany z nim kryzys paliwowy, skutkujący drastyczną podwyżką cen oleju napędowego, ma negatywny wpływ na prowadzenie działalności transportowej.

Rządowy program osłonowy jakim był CPN „Ceny Paliw Niżej”, którego głównym celem było zminimalizowanie skutków kryzysu poprzez zapewnienie przewidywalności i stabilność kosztów paliwowych dla przedsiębiorców i gospodarstw domowych, niewątpliwie pozwolił na czasowe utrzymanie równowagi ekonomicznej i przewidywalności kosztów poprzez mechanizm regulacji maksymalnej ceny paliwa obowiązującej na stacjach. Jednakże w opinii przedsiębiorstw transportowych, zawartej w załączonych pismach, program ten nie obniżył kosztu netto u przewoźników, bowiem dla przedsiębiorców VAT jest neutralny kosztowo.

Przedstawiciele branży transportowej oczekują wprowadzenia przez rząd polski programów osłonowych w związku z toczącym się konfliktem w regionie Cieśniny Ormuz oraz wprowadzenia rozwiązań systemowych w sytuacjach kryzysowych oraz rozwiązania najważniejszych problemów z którymi boryka się obecnie branża transportu drogowego.

Jednym z podnoszonych przez przewoźników problemów systemowych jest kwestia braków kadrowych. Niedobór kierowców jest bolączką wszystkich europejskich firm transportowych. Skuteczne wyeliminowanie aktualnych utrudnień w zatrudnianiu cudzoziemców to najważniejszy postulat wszystkich przedstawicieli pracodawców transportowych.

Problem wielomiesięcznych okresów oczekiwania na wydanie kart pobytu czasowego dla kierowców zatrudnionych w polskich firmach to najpoważniejszy z nich. Bez tego dokumentu kierowca, obywatel państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, nie może wykonywać swojego zawodu w ruchu międzynarodowym. Jest to problem niezwykle uciążliwy, szczególnie dla pracowników, którzy od wielu lat pracują w jednej firmie przewozowej. Odstąpienie od powtarzania tej samej procedury uwierzytelniającej w przypadku ponownego ubiegania się przez cudzoziemca o pozwolenia na pobyt czasowy i pracę w postępowaniu jednolitym, niewątpliwie przyspieszyłoby i usprawniło cały proces. Rozwiązanie powyższego problemu przyczyniłoby się także do wzmocnienia konkurencyjności polskich przewoźników na rynku europejskim. Jak już wcześniej wspomniałem, brak kierowców to problem ogólnoeuropejski. Dzięki szerokim ułatwieniom jakie zapewnia państwo polskie w zatrudnianiu cudzoziemców, głównie z krajów trzecich, wzmacnia się pozycja rodzimych przedsiębiorstw w stosunku do unijnych firm także borykających się z brakiem chętnych rąk do pracy.

W tym miejscu pragnę również podkreślić, że warunkiem zatrudnienia obywatela kraju spoza UE na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym, jest wystąpienie przez pracodawcę o wydanie świadectwa kierowcy. Z kolei warunkiem uzyskania tego

dokumentu jest przedstawienie dowodu rejestracji i opłacania składek na ubezpieczenia społeczne. Spełnienie tego wymogu może być zweryfikowane przez organ wydający (Głównego Inspektora Transportu Drogowego) w każdej chwili ważności świadectwa.

Powyższe dowodzi, że w sektorze transportu drogowego, dzięki specjalnym procedurom właściwym dla zawodów regulowanych, zapewniony zostaje warunek, że zatrudnieni cudzoziemcy przez cały czas zatrudnienia pozostają aktywni w systemie podatkowym i ubezpieczeń społecznych. Z tego też względu resor infrastruktury wspiera postulaty przedstawicieli przewoźników wnioskujących o skuteczne rozwiązanie barier administracyjnych w wydawania zezwoleń na pobyt czasowy i pracę.

Drugą kwestią, którą podnoszą przedstawiciele przewoźników w kontekście niedoborów kadrowych kierowców jest kwestia zatrzymanie przez Ministra Rodziny Pracy i Polityki Społecznej nad rozporządzeniem o zawodach deficytowych. W opinii tej części przedsiębiorstw reprezentującej sektor drogowych przewozów, rozwiązanie początkowo zaproponowane przez resort pracy, wychodziło naprzeciw ich oczekiwaniom w zakresie ułatwień w zatrudnianiu cudzoziemców.

Postulat wznowienia prac nad ww. aktem prawnym jest powtarzającym się apelem, w którym branża upatruje rozstrzygnięcia kwestii napotykanymi trudnościami w składaniu i rozpatrywaniu wniosków wizowych przez polskie konsulaty. Wprowadzenie ścieżki pierwszeństwa m.in. dla obcokrajowców deklarujących chęć podjęcia pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego, zdecydowanie skróciłoby, w opinii przewoźników, czas oczekiwania na wydanie wizy z prawem do pracy, zarówno dla kierowców kontynuujących zatrudnienie w polskich firmach oraz tych wnioskujących po raz pierwszy o ten dokument.

Mając na uwadze powyższe zwracam się z uprzejmą prośbą o odniesienie się do przedstawionych w pismach postulatów, zgodnie z Państwa właściwością oraz wnikliwą analizę możliwości wprowadzenia rozwiązań systemowych dla branży transportu drogowego, których celem nadrzędnym jest wzmocnienie konkurencyjności polskich przewoźników i utrzymanie przez nich pozycji lidera na rynku europejskich przewozów drogowych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Załączniki:

1. Pismo z 1 października 2026 r. (znak: W/2026/00347/DTR-TR/TMA) oraz pismo z 17 września 2026 r. (znak: W/2026/00342/DTR-TR/TMA) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
2. Pismo z 29 września 2026 r. Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych;
3. Pismo z 28 września 2026 r. Kujawsko – Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego w Lipnikach;
4. Pismo z 25 września 2026 r. Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu (KOPiPT);
5. Pismo z 18 września 2026 r. Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Opolu;
6. Pismo z 16 września 2026 r. Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych;
7. Pismo z 11 marca 2026 r. Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Do wiadomości

1. Pan Miłosz Motyka
Minister Energii;
2. Pan Andrzej Domański
Minister Finansów i Gospodarki;
3. Prezes Łukasz M. Mikosz
Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych;
4. Prezes Rafał Mekler
Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu (KOPiPT);
5. Prezes Adam Jędrych
Kujawsko – Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego w Lipnikach;
6. Prezes Wojciech Giziński
Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Opolu;
7. Prezes Dariusz Matulewicz
Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
8. Prezes Jan Buczek
Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;

9. Prezes Maciej Wroński
Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”