

Warszawa, 29 września 2026 r.

Pan **Dariusz Klimczak**
Minister Infrastruktury

Dotyczy: Stopnia zaawansowania prac nad krajowym wdrożeniem rozporządzenia (UE) 2020/1056 w sprawie eFTI i cyfrowego listu przewozowego (e-CMR) oraz niezbędnych działań legislacyjno-organizacyjnych

Szanowny Panie Ministrze,

w imieniu Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (TLP), reprezentującego wiodące podmioty polskiego sektora transportu i logistyki, zwracam się z prośbą o przedstawienie informacji na temat aktualnego stanu przygotowań Rzeczypospolitej Polskiej do pełnego wdrożenia wymogów, wynikających z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI) oraz cyfryzacji listu przewozowego (e-CMR).

Termin 9 lipca 2027 r., od którego właściwe organy państw członkowskich UE będą miały bezwzględny, prawny obowiązek akceptowania danych regulacyjnych w formacie elektronicznym za pośrednictwem certyfikowanych platform eFTI, zbliża się nieuchronnie. Polska branża transportowa, będąca liderem unijnego rynku przewozów międzynarodowych, z niepokojem obserwuje brak kompleksowych projektów legislacyjnych oraz brak informacji o postępach w budowie niezbędnej infrastruktury teleinformatycznej.

Z punktu widzenia przedsiębiorców transportowych wdrożenie eFTI i e-CMR nie może sprowadzać się wyłącznie do kwestii technicznych po stronie dostawców oprogramowania TMS. Skuteczne, bezpieczne i pozbawione ryzyk prawnych stosowanie dokumentacji cyfrowej, wymaga skoordynowanych, kompleksowych działań państwa w co najmniej czterech, zasadniczych obszarach:

1. Zmiany legislacyjne w prawie krajowym (materialnym i procesowym)

Rozporządzenie unijne, będące podstawą tworzenia systemu eFTI wymaga przyjęcia krajowych przepisów, niezbędnych do jego wykonania. Samodzielne istnienie unijnych ram

prawnych w żaden sposób nie zabezpiecza bowiem organów państw członkowskich UE, ani przewoźników w toku postępowań kontrolnych. Niezbędne jest zatem:

- **Ustawowe upoważnienie wiodących służb:** Wprowadzenie jednoznacznych delegacji ustawowych, m.in. w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji oraz ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, precyzujących uprawnienie funkcjonariuszy do żądania, pobierania i przetwarzania danych z krajowego punktu dostępu (eFTI Gate).
- **Nowelizacja przepisów o kontroli:** Przededefiniowanie czynności kontrolnych, w szczególności w rozporządzeniach, regulujących procedury kontroli drogowej oraz kontroli w przedsiębiorstwie, poprzez zrównanie okazania unikalnego identyfikatora/kodu cyfrowego z tradycyjnym, fizycznym wręczeniem dokumentu papierowego.
- **Procedury awaryjne (Fallback):** Ustawowe uregulowanie trybu postępowania na wypadek awarii sieci GSM, rozładowania urządzenia lub braku dostępności serwerów podczas kontroli drogowej, uniemożliwiające bezzasadne karanie kierowców i przewoźników za okoliczności niezależne (siła wyższa / awaria techniczna).
- **Prawo dowodowe:** Zagwarantowanie w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego i ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa równej mocy dowodowej dla danych pobranych z platform eFTI, m.in. w sprawach podatkowych (stawka 0% VAT przy WDT i eksporcie) oraz w postępowaniach sankcyjnych.
- **Przegląd obecnie obowiązujących taryfikatorów kar:** Dostosowanie m.in. załączników do ww. ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie sankcji za brak dokumentacji w pojeździe oraz doprecyzowanie odpowiedzialności pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem za błędy w danych cyfrowych.

2. Architektura teleinformatyczna (Krajowy Punkt Dostępowy – eFTI Gate)

Sprawność nowego ekosystemu zależy od wydajności i niezawodności systemów po stronie państwa:

- Budowa, wdrożenie i utrzymanie operacyjne polskiego punktu dostępowego (eFTI Gate), zapewniającego bezpieczny, szyfrowany i ciągły dostęp do platform komercyjnych.
- Zapewnienie interoperacyjności z systemami innych państw członkowskich UE, w celu płynnej weryfikacji operacji kabotażowych, cross-trade oraz tranzytu.

- Wyposażenie m.in. funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego i Służby Celno-Skarbowej w sprzęt mobilny, z odpowiednim oprogramowaniem do odczytu danych maszynowych.

3. Certyfikacja i nadzór nad rynkiem

Aby przewoźnik mógł bezpiecznie posłużyć się rozwiązaniem komercyjnym:

- Konieczne jest formalne umocowanie, np. Polskiego Centrum Akredytacji (PCA) w procesie akredytowania jednostek oceniających zgodność (CAB).
- Niezbędne jest powołanie organu krajowego, właściwego do prowadzenia i bieżącej publikacji urzędowego rejestru certyfikowanych platform eFTI oraz dostawców usług eFTI w Polsce.

4. Integracja z krajowymi rejestrami (w tym systemem SENT)

Konieczne jest określenie relacji pomiędzy danymi przekazywanymi w ramach platform eFTI a wymogami krajowego systemu monitorowania przewozów towarów (SENT), aby uniknąć dublowania obowiązków raportowych i nakładania na przewoźników podwójnych obciążeń administracyjnych.

Brak wszystkich aktów wykonawczych i delegowanych do ww. rozporządzenia eFTI, w ocenie TLP, w żadnym stopniu nie powinien wstrzymywać prac przygotowawczych. Już teraz, naszym zdaniem, należy określić założenia krajowego systemu, rozpocząć rozmowy z zainteresowanymi podmiotami oraz rozpoznać możliwości wyboru i akredytacji jednostki oceniającej zgodność (ww. CAB). Choć nadal oczekujemy od UE m.in. szczegółowych wymagań dla dostawców usług eFTI oraz zasad certyfikacji platform i dostawców usług, a pozostałe specyfikacje na poziomie unijnym mają zostać przyjęte do grudnia 2026 r., wstępną koncepcję i niezbędne uzgodnienia należy, w naszej ocenie dokonywać już teraz.

Mając zatem na uwadze ww. skalę wyzwań oraz krótki czas pozostały do lipca 2027 r., w imieniu Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” uprzejmie proszę o odpowiedzi na następujące pytania:

1. **Jaki jest stan prac legislacyjnych** nad projektem ustawy wdrażającej rozporządzenie eFTI oraz projektami nowelizacji ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i powiązanych aktów prawnych? W jakim terminie resort planuje skierowanie projektu/projektów do konsultacji publicznych?
2. **Na jakim etapie znajduje się budowa polskiego punktu dostępowego eFTI Gate** oraz jakie środki finansowe zabezpieczono na jego realizację i wyposażenie służb kontrolnych?
3. **Kiedy planowane jest uruchomienie krajowych programów pilotażowych**, które pozwolą przewoźnikom i dostawcom oprogramowania TMS, przetestować łączność z państwową infrastrukturą kontrolną przed wejściem w życie twardych obowiązków?

4. **Jaki podmiot zostanie wyznaczony**, jako właściwy do prowadzenia rejestru zatwierdzonych platform eFTI i kiedy jednostki oceniające zgodność uzyskają możliwość rozpoczęcia procesów akredytacyjnych?
5. **Czy Zespół do spraw przygotowania podstaw systemu elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI)**, powołany zarządzeniem nr 15 Ministra Infrastruktury z dnia 31 lipca 2026 r., rozpoczął już prace, a jeżeli tak, to jaki jest ich obecny stan i jakie działania dotychczas podjęto?

Deklarujemy pełną gotowość ekspertów TLP do udziału w pracach ww. oraz innych zespołów roboczych, przygotowujących ramy prawne i procedury kontrolne dotyczące omawianego tematu. Zwracamy uwagę, że brak odpowiedniego przygotowania polskiej administracji w tym obszarze, stworzy bezpośrednie zagrożenie dla płynności operacyjnej tysięcy, polskich przedsiębiorstw transportowych, realizujących przewozy w całej Europie.

Z poważaniem,

Maciej Wroński

Prezes

Związek Pracodawców

Transport i Logistyka Polska