



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.4.2025  
Warszawa, 09 lipca 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 9914 Posłów na Sejm RP Michała Moskala, Andrzeja Adamczyka oraz Rafała Webera, w sprawie planowanego wprowadzenia opłat dla przewoźników drogowych na wszystkich drogach krajowych, przekazuję odpowiedzi na zadane pytania.

Pyt. 1.

*Kto z kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury jest bezpośrednio odpowiedzialny za przygotowanie i wdrożenie projektu wprowadzenia opłat dla przewoźników drogowych? Proszę wskazać konkretne osoby lub zespoły nadzorujące ten projekt.*

Należy wyjaśnić, że nie istnieje projekt, którego założeniem byłoby wprowadzenie opłaty elektronicznej od pojazdów ciężkich na wszystkich drogach krajowych w Polsce. Nie ma zatem planów, aby w taki sposób rozszerzać sieć dróg płatnych w kraju, a tym samym nie ma osoby, która bezpośrednio mogłaby nadzorować takie działania.

Kontynuowana ma być natomiast polityka dalszego etapowego rozszerzania sieci dróg płatnych na nowych odcinkach dróg najwyższych klas (A i S), o czym więcej w dalszej części odpowiedzi na interpelację. Procedowany jest również proces legislacyjny dotyczący projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (UC74) mający na celu wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy (Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1). Natomiast nie jest to projekt przewidujący dodatkową opłatę dla przewoźników drogowych na wszystkich drogach krajowych a jedynie przewidujący modyfikację istniejącej od 2011 r. opłaty, którą zobowiązani są ponosić kierujący pojazdami powyżej 3,5 tony.

Pyt. 2

*Jacy przewoźnicy drogowi zostaną objęci nowymi opłatami? Czy opłaty będą dotyczyć wszystkich kategorii pojazdów ciężarowych (np. powyżej 3,5 tony), czy obejmą również inne pojazdy, takie jak busy, pojazdy osobowe lub specjalistyczne? Czy przewidziano wyjątki dla określonych grup przewoźników, np. małych przedsiębiorstw?*

Stanowisko Ministerstwa jak w odpowiedzi na pyt. nr 1 – nie ma projektu, którego celem byłoby wprowadzenie nowych opłat na wszystkie drogi krajowe w Polsce.

Pyt. 3.

*Jakiej wysokości będą planowane opłaty dla przewoźników drogowych? Proszę przedstawić szczegółowe informacje na temat stawek, w tym czy będą one zróżnicowane w zależności od typu pojazdu, klasy emisji spalin (np. EURO), emisji CO<sub>2</sub>, długości trasy czy innych kryteriów.*

Stanowisko Ministerstwa jak w odpowiedziach na pyt. nr 1 i nr 2.

Pyt. 4.

*Kiedy nowe opłaty dla przewoźników drogowych wejdą w życie? Proszę wskazać dokładny harmonogram realizacji projektu, w tym datę planowanego wprowadzenia opłat, etapy przygotowawcze (np. konsultacje, nowelizacja przepisów) oraz przewidywany czas na dostosowanie się przewoźników.*

Stanowisko Ministerstwa jak w odpowiedziach na pyt. nr 1 i nr 2.

Pyt. 5.

*Jakie analizy ekonomiczne i społeczne przeprowadziło Ministerstwo Infrastruktury w celu oceny wpływu nowych opłat na branżę transportową, zatrudniającą setki tysięcy osób, koszty transportu towarów oraz ceny dla konsumentów [2]? Proszę przedstawić wyniki tych analiz lub wyjaśnić, dlaczego nie zostały przeprowadzone.*

Stanowisko Ministerstwa jak w odpowiedziach na pyt. nr 1 i nr 2 – nie prowadzono takich analiz, ponieważ nie ma planów obejmowania odpłatnością od pojazdów ciężkich wszystkich dróg krajowych w Polsce.

Pyt. 6.

*Czy Ministerstwo Infrastruktury przeprowadziło konsultacje z przedstawicielami branży transportowej, takimi jak organizacje pracodawców (np. Transport i Logistyka Polska, Związek Międzynarodowych Przewoźników Drogowych) czy związki zawodowe kierowców? Jeśli tak, jakie były wyniki tych konsultacji? Jeśli nie, dlaczego pominięto tak istotny etap, zważywszy na znaczenie sektora dla gospodarki?*

Stanowisko Ministerstwa jak w odpowiedziach na pyt. nr 1 i nr 2.

Pyt. 7.

*Jakie konkretne działania planuje Ministerstwo Infrastruktury, aby zapewnić, że nowe opłaty dla przewoźników drogowych przełożą się na realne zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego, jak zapowiedział wiceminister Malepszak [1]? Proszę wskazać, jakie inwestycje w infrastrukturę kolejową, tabor lub inne obszary są planowane w związku z tym projektem, aby wesprzeć sektor kolejowy.*

Stanowisko Ministerstwa jak w odpowiedziach na pyt. nr 1 i nr 2. Ponadto należy podkreślić, że środki pochodzące z opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężkich nie mogą

być przeznaczane na transport kolejowy, ponieważ trafiają do Krajowego Funduszu Drogowego, którego cele są inne.

W kontekście rozważań dotyczących wprowadzenia opłat dla przewoźników drogowych należy zwrócić uwagę, że aktualnie przewoźnicy kolejowi ponoszą koszty z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej na całej sieci kolejowej, a nie wyłącznie na wybranych jej fragmentach, podczas gdy sytuacja na rynku przewoźników drogowych jest odmienna. Wydaje się że wyrównywanie szans pomiędzy obydwooma ww. rodzajami transportu powinno odbywać się na podobnych zasadach, co znajduje także uzasadnienie w przyjmowanych w innych krajach UE rozwiązaniach, w których tego typu opłaty na drogach są, co do zasady, stosowane na większą skalę. Wskazać należy, że opłaty drogowe są jednym z elementów polityki transportowej państwa. Opłaty za przejazd drogami dla samochodów ciężarowych pobierane są w szeregu krajów Unii Europejskiej, w tym, w Austrii, w Niemczech, w Słowenii, w Bułgarii, w Hiszpanii, w Portugalii, w Belgii, w Danii, w Szwecji, w Holandii, w Luksemburgu, we Włoszech, we Francji, na Słowacji czy na Węgrzech. W takich krajach jak: Austria, Belgia, Dania, Niemcy, Słowacja czy Węgry średnia stawka za przejazd płatnymi odcinkami dróg ekspresowych i autostrad jest wyższa niż w Polsce.

Z uwagi na powyższe w Polsce w ubiegłym roku zakończono już prace nad wdrożeniem reformy wymaganej przepisami Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, polegającej na zwiększeniu liczby dróg objętych poborem opłat. W ramach reformy E2.1 „Zwiększenie konkurencyjności sektora” zrealizowano kamień milowy E16G: „Ustanowienie obszaru poboru opłat na nowych drogach”. Objęto opłatami około 1630 km nowych odcinków dróg najwyższych klas (autostrady i drogi ekspresowe). Sukcesywne rozszerzanie sieci dróg płatnych ma w istocie pozwolić na lepsze zbilansowanie kosztów dostępu do infrastruktury między przewoźnikami drogowymi a kolejowymi, zatem ma znaczenie z punktu widzenia wyrównywania konkurencji międzygałęziowej w odniesieniu do przewoźników drogowych i kolejowych.

Wprowadzenie opłat na większej liczbie dróg dla przewoźników drogowych może zapewniać jednocześnie zwiększenie udziałów przewozów niskoemisyjnych, jak również stanowić skuteczny mechanizm pozwalający na utrzymanie stanu tych dróg na odpowiednim poziomie. Ma to niebagatelne znaczenie ze względu na zakończony w ostatnich latach, a także stale realizowany, bardzo duży front inwestycyjny na drogach, co w niedalekiej przyszłości spowoduje konieczność zagwarantowania zwiększonych środków finansowych na ich utrzymanie na odpowiednim poziomie.

Trzeba również zauważyć, że w przypadku transportu kolejowego, w okresie ostatnich trzydziestu lat w ten segment transportu zainwestowano ok. 120 mld zł. Mimo, że inwestycje w tę infrastrukturę transportową stanowią bardzo dużą część wydatków publicznych, to nie przekłada się to na finalny efekt w postaci wzrostu przewozu towarów koleją.

Pyt. 8.

*Czy Ministerstwo rozważa wprowadzenie mechanizmów łagodzących skutki nowych opłat dla przewoźników drogowych, takich jak ulgi dla małych i średnich przedsiębiorstw, dotacje na wymianę floty na bardziej ekologiczne pojazdy lub inne formy wsparcia? Jeśli*

*tak, proszę przedstawić szczegóły takich mechanizmów. Jeśli nie, dlaczego rząd nie przewiduje takich działań, mimo potencjalnych negatywnych skutków dla branży zatrudniającej tysiące osób?*

Stanowisko Ministerstwa jak w odpowiedziach na pyt. nr 1 i nr 2.

Tytułem uzupełnienia należy przypomnieć, że problematyka dotycząca wprowadzenia opłat dla użytkowników dróg na wybranych kategoriach dróg publicznych w Polsce była na przestrzeni ostatnich lat wielokrotnie podnoszona, w tym przez Posła Andrzeja Adamczyka, który w okresie sprawowania funkcji ministra właściwego ds. transportu wskazywał, w latach 2016 – 2021, między innymi na zasadność objęcia opłatami za przejazd autostradami czy drogami krajowymi<sup>1</sup>.

Jednocześnie warto podnieść kwestię rozszerzania aktualnej sieci dróg płatnych, które to działanie będzie sukcesywnie kontynuowane. Ministerstwo Infrastruktury od momentu uruchomienia poboru opłaty elektronicznej od pojazdów ciężkich, tj. od roku 2011, prowadzi politykę rozszerzania sieci dróg płatnych o nowo wybudowane odcinki dróg o najwyższej przepustowości. Dotychczas przeprowadzono 8 rozszerzeń sieci – ostatnie w listopadzie 2024 r. (przerwa trwała od roku 2017). W Polsce oddaje się do użytku znaczącą liczbę nowych odcinków dróg krajowych klasy A oraz dróg krajowych klasy S i brak rozszerzania oznaczałby utrzymywanie sytuacji, w której polscy przewoźnicy płacą za przejazd w innych państwach, ale zagraniczni w Polsce jedynie na części sieci drogowej. Ma to znaczenie przede wszystkim dla przedsiębiorców ze wschodniej części Polski, gdzie dotychczas dróg objętych odpłatnością było niewiele, co zmieniło się wraz z ostatnim rozszerzeniem.

Trzeba też 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 masa 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.

Ponadto z perspektywy polityki transportowej państwa nie jest racjonalne utrzymywanie stanu, w którym po znacznej części najwyższej klasy dróg szybkiego ruchu przejazd pojazdów ciężkich jest bezpłatny. Wpływy z poboru opłaty elektronicznej trafiają do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), z którego finansowana jest budowa nowych dróg. Rozszerzenia sieci dróg płatnych przyczyniają się więc do wzrostu wpływów do KFD, dzięki

---

<sup>1</sup> RMF FM 20.05.2016 r. <https://www.rmf24.pl/tylko-w-rmf24/wywiady/kontrwywiad/news-wprowadzenie-oplat-za-autostrady-to-koniecznosc-ale-koszt-ni,nId,2205674>

Filary Biznesu PL 21.04.2021 r. <https://filarybiznesu.pl/kogo-obejma-oplaty-za-przejazd-drogami/a9734>

Bankier PL 30.12.2021 r. <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Adamczyk-Nie-stac-nas-na-darmowe-autostrady-8251970.html>

czemu możliwe jest dalsze rozwijanie sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce, bez której funkcjonowanie przedsiębiorstw branży przewozowej byłoby istotnie utrudnione.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu