



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: BM-1.054.31.2025  
Warszawa, 09 lutego 2026

Pan  
Włodzimierz Czarzasty  
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13494 Posła na Sejm RP pana Krzysztofa Piątkowskiego, proszę o przyjęcie poniższych informacji.

Wśród najważniejszych działań, reform i projektów oraz planów do zrealizowania do 2027 roku należy wymienić:

## **W zakresie dróg publicznych.**

1. Realizację programów wieloletnich w zakresie inwestycji obejmujących budowę nowych odcinków dróg pn. *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* oraz *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*.
  - a) W 2023 r. ogłoszono 42 przetargi na budowę dróg krajowych o łącznej długości 530 km, podpisano 16 umów na budowę łącznie 206,6 km nowych dróg krajowych oraz oddano do ruchu 17 inwestycji o łącznej długości 250 km. Ponadto, oddano do użytkowania drugą jezdnię obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu S17 (5,4 km).
  - b) W 2024 r. ogłoszono 24 przetargi na budowę dróg o łącznej długości 238,8 km dróg krajowych, oraz przetarg na dobudowę drugiej jezdni obwodnicy Wyrzysk w ciągu S10 (5 km), podpisano 35 umów na budowę łącznie 451,5 km nowych dróg krajowych oraz jedną umowę na budowę drugiej jezdni obwodnicy Kępna w ciągu S11 (3,7 km), oddano do ruchu 16 inwestycji o łącznej długości 126,3 km (w tym jedną jezdnię odcinka odc. w. Łomża Zachód - w. Kolno w ciągu S61. Ponadto, oddano do użytkowania część obwodnicy Oświęcimia w ciągu drogi krajowej nr 44 – 2,2 km.
  - c) W 2025 r. ogłoszono 28 przetargów na inwestycje o łącznej długości 386,3 km dróg krajowych oraz umowę na budowę węzła Dobryń na S19, podpisano 23 umowy na budowę łącznie 169 km, oddano do ruchu łącznie ok. 390 km oraz drugą jezdnię odc. w. Łomża Zachód - w. Kolno w ciągu S61.
2. Wdrażanie Krajowego Planu Odbudowy.
  - a) W ramach inwestycji *KPO E1.1.2 Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy pozamiejskie)* przeprowadzono cztery nabory wniosków o dofinansowanie zakupu autobusów zero- i niskoemisyjnych, skierowane do organizatorów oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego. Obecnie podpisano umowy na zakup 549 autobusów - w tym 198 zeroemisyjnych i 351 niskoemisyjnych - o łącznej wartości przekraczającej 940 mln zł. Zgodnie z zawartymi Umowami o Objęcie Przedsięwzięć Wsparciem, do końca okresu realizacji inwestycji (09.2026) planowane jest dostarczenie ponad 500 sztuk nowego taboru autobusowego.

- b) W ramach inwestycji *KPO E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu*, od grudnia 2023 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) oraz Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) podpisali Umowy o Objęcie Przedsięwzięć Wsparciem (UoOPW). Obejmują one budowę 90 km obwodnic oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w 305 lokalizacjach na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA, a także zakup i instalację 128 automatycznych urządzeń rejestrujących wykroczenia drogowe. Dotychczas zakończono realizację dziesięciu inwestycji o łącznej długości 62,262 km, wykonano 300 zadań BRD i odebrano 26 urządzeń rejestrujących wykroczenia. Zawarte UoOPW przewidują, że do zakończenia okresu realizacji (08.2026) osiągnięte zostaną wszystkie zakładane kamienie milowe: 90 km obwodnic, 305 zadań BRD oraz 128 urządzeń rejestrujących wykroczenia drogowe.
- c) W ramach reformy *E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego*, w zakresie potwierdzenia osiągnięcia wskaźnika E16G - Ustanowienie systemu opłat za przejazd na nowych drogach (miernik - długość nowych dróg podlegających systemowi opłat za przejazd, obejmujących zarówno autostrady, jak i drogi ekspresowe). 1 listopada 2024 r. wprowadzono w życie rozporządzenie w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej. W rezultacie długość nowych odcinków dróg, które objęto odpłatnością, zwiększyła się o ok. 1600 km. Wprowadzenie opłat na większej liczbie dróg najwyższych klas (autostrady i drogi ekspresowe) pozwala na lepsze zbilansowanie kosztów dostępu do infrastruktury między przewoźnikami drogowymi a kolejowymi.
3. Opracowanie projektu programu dla inwestycji drogowej - Programu budowy drogowego dostępu do portu w Gdyni.  
Nowa inwestycja w Gdyni, tzw. Droga Czerwona ma istotne znaczenie dla interesów gospodarczych i obronnych kraju. Droga Czerwona zapewni powiązanie portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej - Portu Morskiego w Gdyni z siecią dróg szybkiego ruchu, bezpośrednio poprzez drogi ekspresowe S7 i S6. Jej budowa spowoduje zwiększenie możliwości przeładunkowych i rozwojowych portu, co w konsekwencji pozwoli na szybszy transport wojsk i zwiększenie mobilności sił zbrojnych. Przygotowanie i przyjęcie przez Radę Ministrów Programu umożliwi finansowanie budowy Drogi Czerwonej w Gdyni ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.
4. Nowelizację przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.  
W październiku 2025 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 września 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (dalej: PTB). Celem nowelizacji było zaproponowanie nowego brzmienia przepisów rozporządzenia PTB, w których dostrzeżono konieczność poprawy lub w odniesieniu do których ujawniły się lub mogłyby ujawnić się wątpliwości interpretacyjne. Wprowadzono kilka zmian doprecyzowujących niektóre wymagania techniczne zawarte w rozporządzeniu PTB oraz dodano kilka przepisów określających warunki stosowania pewnych rozwiązań szczególnych (dopuszczalnych).

5. Systemowe wsparcie samorządów w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz rezerwy subwencji ogólnej.
- a) W latach 2024-2025 kontynuowano wsparcie w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W 2024 r. na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i gminnych wykorzystanych zostało ponad 4,4 mld zł co pozwoliło na realizację ponad 3,2 tys. zadań o łącznej długości prawie 3,9 tys. km dróg powiatowych i gminnych. W 2025 r. na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i gminnych przyznanych zostało 2,7 mld zł, co pozwoli na realizację ponad 1,5 tys. zadań o łącznej długości ponad 2,1 tys. km dróg powiatowych i gminnych. Na realizację wszystkich zadań zaplanowano ok. 5,2 mld zł. W 2025 r. sfinansowano w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg zadania na terenie jednostek samorządu terytorialnego, w których zniszczeń dokonała powódź z 2024 r. Zadania te rząd sfinansował w ramach RFRD w 100%. Z tego tytułu do województw: dolnośląskiego, lubuskiego, opolskiego i śląskiego trafiło ponad 240 mln zł.
- b) Natomiast w zakresie rezerwy subwencji ogólnej, dnia 25 października 2024 r. weszła w życie nowa ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Reprezentacja samorządu może wskazać obszary, na które przeznaczone będą środki rezerwy. W obszarze drogowym środki mogą być przeznaczone na dofinansowanie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony dróg publicznych, którymi zarządzają jednostki samorządu terytorialnego. Powiększono grono odbiorców rezerwy o gminy. Dzięki zmianie ustawy w 2025 r. przekazano do samorządów znacznie większe środki niż we wcześniejszych latach tj. niemal 770 mln zł, ponad 2 razy więcej.
- Zmiana ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego stanowiła realizację jednego z celów określonych w programie rządu oraz exposé Prezesa Rady Ministrów w obszarze funkcjonowania państwa w ramach Polski samorządowej. Wskazano potrzebę dzielenia się odpowiedzialnością, środkami, decyzjami i władzą z samorządem terytorialnym każdego szczebla. Premier wspominał, że idea prawdziwego samorządu polega na tym, że ludzie autonomicznie w swoim miejscu zamieszkania decydują o swoim życiu, a władza centralna jest od tego, żeby pomagać i ułatwiać, a nie narzucać własną wolę. Przekazanie większych środków w ramach rezerwy subwencji stanowi realizację tego celu.
6. Zwiększenie znaczenia prawidłowego i kompleksowego utrzymania istniejącej sieci dróg krajowych, ze szczególnym znaczeniem bezpieczeństwa infrastruktury.
- a) Lata 2023, 2024 i 2025 były pierwszymi latami wdrażania *Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku*, którego celem jest zapewnienie stabilnego źródła finansowania dla kompleksowego utrzymania strukturalnego (obejmującego zadania inwestycyjne, z których najważniejsze są kompleksowe przebudowy i rozbudowy) oraz bieżącego sieci dróg krajowych w wieloletniej perspektywie czasowej. W efekcie wdrażania *Programu*, w 2023 r. zakończono 14 przebudów i rozbudów odcinków dróg krajowych oraz przeprowadzono 75 zadań o charakterze remontowym, w 2024 r. zakończono realizację 17 zadań inwestycyjnych polegających na kompleksowej przebudowie i rozbudowie odcinków dróg krajowych oraz 14 zadań o charakterze remontowym. W roku 2025 r. udostępniono kierowcom

15 odcinków po kompleksowej przebudowie lub rozbudowie oraz zakończono 32 zadania remontowe. Do oceny skuteczności Programu określone zostały wskaźniki, które

w ubiegłym roku zostały osiągnięte w następującej wysokości:

- długość przebudowanych dróg krajowych w ramach Programu (wartość docelowa 2 500 km) – 153 km,
- udział dróg krajowych dostosowanych do nacisku 11,5 t/oś (wartość docelowa 60%) – 52%,
- udział długości sieci objętych obszarowymi umowami utrzymaniowymi (wartość docelowa 100%) – 55%.

- b) W 2024 r. z sukcesem zakończono wdrażanie *Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024*, którego realizacja w 2024 r. istotnie przyspieszyła. Od 2025 r. zakres zadań z obszaru bezpieczeństwa jest kontynuowany w ramach *Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku*.

7. Zintensyfikowanie pozainwestycyjnych działań ukierunkowanych na ciągłe zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i doskonalenie zarządzania ruchem drogowym.

- a) Znowelizowano *rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz.U. z 2012 r. poz. 1079)* – dostosowano programu szkoleń na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz szkoleń okresowych dla audytorów brd do nowych rozwiązań z zakresu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, wprowadzonych wskutek nowelizacji *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*.
- b) Przeprowadzono ocenę ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, zgodnie z *art. 24ma ustawy o drogach publicznych* oraz oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg, zgodnie z *art. 24mb ustawy*.
- c) Znowelizowano *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.)* oraz *rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.)*. Celem nowelizacji jest przede wszystkim ujęcie w porządku prawnym rozwiązań stosowanych i badanych w ramach prowadzonych projektów, realizowanych na drogach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Jest to realizacja postanowień *uchwały nr 9/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 grudnia 2024 r.*
- d) Zorganizowano po raz pierwszy Forum wymiany wiedzy i doświadczeń z zakresu zarządzania ruchem na drogach w dniach 13-14 października 2025 r., w którym udział wzięli przedstawiciele wszystkich organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym. Celem Forum była wymiana doświadczeń oraz poszerzenie wiedzy i wypracowanie propozycji zmian obowiązujących przepisów dotyczących zarządzania ruchem drogowym, które pozwolą na jego ulepszenie.

Natomiast do najistotniejszych działań, reform i projektów planowanych na lata 2025-2027 należą:

1. Plany legislacyjne.
  - a) Projekt *ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* wdrażającej dyrektywę 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, której podstawowym celem jest przyczynienie się do osiągnięcia celów Unii w zakresie klimatu i energii, w tym w szczególności zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza poprzez redukcję emisji CO<sub>2</sub>,
  - b) zmiany w *ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg* mające na celu wydłużenie działalności Funduszu i umożliwienie wsparcia z Funduszu nowych rodzajów zadań na drogach samorządowych.
2. Kontynuacja realizacji programów wieloletnich w zakresie inwestycji pn. *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* oraz *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*:
  - a) w 2026 r. planuje się ogłoszenie 18 przetargów na budowę dróg krajowych o łącznej długości 294 km, podpisanie 43 umów na budowę łącznie 532 km nowych dróg krajowych oraz 4 umowy na poszerzenie łącznie 92,3 km autostrady A2 oraz oddanie do ruchu inwestycji o łącznej długości ok. 290 km,
  - b) w 2027 r. planuje się ogłoszenie 27 przetargów na budowę nowych dróg krajowych o łącznej długości 440 km oraz dodatkowo przetarg na rozbudowę autostrady A4 na odc. Krzyżowa - Legnica Płd. (35 km) oraz przetarg na odcinek nr 1 Drogi Czerwonej - Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego II (5,3 km), podpisanie 21 umów na budowę łącznie 363,5 km nowych dróg krajowych i rozbudowę autostrady A4 na odc. Krzyżowa - Legnica Płd. (35 km) oraz oddanie do ruchu nowych inwestycji o łącznej długości 194 km, jak również 3,7 km drugiej jezdni obwodnicy Kępna S11 oraz 92,3 km poszerzonej o dodatkowe pasy ruchu autostrady A2 na odcinku w. „Łódź Północ” - w. „Konotopa” (bez węzła).

Wskazywane wielkości wynikają z obecnego etapu zaawansowania poszczególnych zadań inwestycyjnych i są w dużej mierze zależne od czynników zewnętrznych.
3. Kontynuacja wsparcia finansowego dla samorządowej infrastruktury drogowej.

W 2026 r. planowane jest kolejne wsparcie zadań gminnych i powiatowych kwotą 2,7 mld zł. W latach 2026-2027 będą kontynuowane wszystkie zadania funduszu (zadania mostowe, miejskie, wojewódzkie, obwodnicowe, obronne).
4. Kontynuacja rozwoju utrzymania jako istotnego sektora drogownictwa w ramach *Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku* ze zmodyfikowanych źródeł finansowania.
  - a) Ze względu na trudną sytuację budżetu państwa, w projekcie budżetu na 2026 r., na realizację *Programu* zapewniona została kwota 4,4 mld zł, podczas gdy uchwała Rady Ministrów określiła zapotrzebowanie na środki na 2026 r. na realizację *Programu* w wysokości 6,9 mld zł. Jednocześnie potrzeby infrastrukturalne, zarówno w

obszarze utrzymania, jak i w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego pozostają nie w pełni zrealizowane. W drodze kontaktów roboczych pomiędzy MI i MF wypracowano rozwiązanie polegające na zapewnieniu brakującej na realizację *Programu* kwoty 2,5 mld zł oraz dodatkowych 200 mln zł na zadania BRD – tj. łącznie 2,7 mld z Krajowego Funduszu Drogowego. W efekcie łączny limit wydatków na realizację *Programu* wyniesie w 2026 r. 7,1 mld zł (zamiast dotychczasowych 6,9 mld zł), a w całym okresie wdrażania łącznie 58,5 mld zł (w miejsce dotychczasowej kwoty 58,3 mld zł).

- b) Plany inwestycyjne na kolejne lata na istniejącej sieci drogowej, zarówno z zakresu przebudów i rozbudów, jak i punktowych zadań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego pozostają ambitne i obejmują oddanie do użytkowania m.in. ponad 110 km przebudowanych lub rozbudowanych dróg. Podobnie w przypadku remontów – w tym obszarze do najważniejszych zadań zaplanowanych na najbliższe lata należy m.in. remont zdeformowanej autostrady A1 na odcinku Pyrzowice – Piekary Śląskie. Aktualnie trwa ogłoszone w październiku 2025 r. postępowanie przetargowe na remont pierwszego około 3-kilometrowego odcinka autostrady A1. Łączny koszt naprawy autostrady A1 na całym wymagającym remontu około 16-kilometrowym odcinku Pyrzowice – Piekary Śląskie wynosi ponad 700 milionów złotych i będzie realizowany sukcesywnie w miarę dostępności środków.
5. Dalsze prace z obszaru zarządzania ruchem drogowym.
- a) Wydanie nowego rozporządzenia regulującego kwestie związane ze wzorami i stosowaniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu zrealizowano zamówienie publiczne, którego przedmiotem była „*Analiza warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego*”.
  - b) Zmiany w przepisach dotyczących procedur zarządzania ruchem i sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem oraz odpowiedzialności organów wykonujących te działania.

#### **W zakresie transportu drogowego.**

W latach 2023-2025 prowadzono wiele prac legislacyjnych, które w istotny sposób wpływają na zmniejszenie barier administracyjnych dla podmiotów gospodarczych oraz osób fizycznych, a także na warunki wykonywania transportu drogowego w Polsce. Do najważniejszych inicjatyw legislacyjnych należą między innymi :

1. Ustawa z dnia 7 listopada 2025 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. poz. 1734)
  - wprowadza zmiany w obszarze związanym z rejestracją pojazdów, które będą stanowić ułatwienie dla właścicieli pojazdów (osób fizycznych i przedsiębiorców), organów rejestrujących.
2. Ustawa z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1676).

- zwiększa ochronę życia i zdrowia dzieci oraz młodzieży, w tym poprzez wprowadzenie obowiązku używania kasków ochronnych przez dzieci do 16 roku życia podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego oraz podwyższenie do 13 roku życia wieku dziecka poruszającego się na drodze hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego,
  - poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym zmniejszenie liczby i skali zachowań kierujących pojazdami stwarzających bardzo duże ryzyko w ruchu drogowym, w tym poprzez wprowadzenie przepisów dot. zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości dopuszczalnej o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym, cofania uprawnień za jazdę w okresie zatrzymania prawa jazdy przez starostę, ograniczenia w możliwości redukcji punktów karnych za najcięższe w skutkach wykroczenia,
  - zwiększa mobilność młodych osób, poprzez przywrócenie możliwości kierowania z pewnymi ograniczeniami samochodami osobowymi z prawem jazdy kategorii B przez osoby, które osiągnęły wiek 17 lat,
  - dereguluje warunki prowadzenia ośrodków szkolenia kierowców poprzez usunięcie nadmiarowego wymogu posiadania akredytacji kuratora oświaty przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców,
  - przeciwdziała deficytowi kierowców w transporcie drogowym, w tym poprzez obniżenie wieku kierowców autobusów wykonujących krajowe przewozy osób, rozszerzenie możliwości szkolenia kierowców zawodowych w dodatkowej jednostce branżowym centrum umiejętności, umożliwienie uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami i przewozu osób przez osoby z ubytkiem słuchu, jeśli spełniają określony warunek rozumienia mowy.
3. Ustawa z dnia 26 września 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 1427, pierwotnie wpisana do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod nazwą projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych – UD17) – zawetowana przez Prezydenta RP.
- Odpowiedzią na zawetowaną ustawę jest - bardzo oczekiwana przez branżę - ustawa z dnia 21 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1843). Uchwalona przez Sejm ustawa nie zawiera przepisów, które budziły wątpliwości Prezydenta RP.
- realizuje działania deregulacyjne rządu, wprowadza ułatwienia dla prowadzenia testowania pojazdów, które wykorzystują automatyczne funkcje kierowania i kontroli, jasne zasady uzyskiwania zezwoleń na prowadzenie prac badawczych w tym zakresie, a także zasady odpowiedzialności uczestników tego procesu i nadzoru organów administracji publicznej.
4. Ustawa z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. poz. 1855)
- umożliwi przedsiębiorcom czasową możliwość wykonywania transportu drogowego rzeczy lub niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego. Takie rozwiązanie przyczynia się do zmniejszenia kosztów przewoźników drogowych stwarzając możliwość bardziej elastycznego zarządzania flotą pojazdów niezbędnych do świadczenia usług transportowych.

5. Ustawa z dnia 25 września 2024 r. o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1544)
- przyspieszyła wejście w życie, wobec przewoźników z krajów trzecich, przepisów o obowiązku zgłoszenia międzynarodowego przewozu rzeczy w systemie RMPD SENT, mając na celu zwiększenie ochrony krajowego rynku przewozów drogowych przed nieuczciwymi działaniami przewoźników z spoza UE, uproszczenie kontroli operacji transportowych wykonywanych przez nich i wzmocnienie nadzoru nad tym rynkiem ze strony służb kontrolnych dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań informatycznych.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2025 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz.U. poz. 1223) została podwyższona po 21 latach wysokość opłaty za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów.

W roku 2025 r. w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności rozpoczęła się realizacja inwestycji E2.2.1 polegającej na refinansowaniu wyposażenia pojazdów w inteligentny tachograf. Inwestycja ta była bardzo oczekiwana przez stronę społeczną - przewoźników drogowych. To pierwsza tego typu realna pomoc dla branży transportu drogowego. Kwota przeznaczona na wsparcie dla polskich firm transportowych wynosi 76 milionów Euro (319 678 800,00 PLN). Pomoc *de minimis* została przeznaczona na wsparcie dla przewoźników drogowych w związku z obowiązkiem wyposażenia pojazdu w inteligentny tachograf wynikającym wprost z unijnych przepisów wprowadzonych tzw. Pakietem Mobilności. Kwota dofinansowania na jeden pojazd została określona w wysokości 3 000,00 zł lub zwrot faktycznie poniesionych wydatków. Program wsparcia jest realizowany w roku 2025 i zakończy się w roku 2026.

W kolejnych latach planuje się kontynuację prac nad poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzmocnieniem uczciwej konkurencji w zakresie wykonywania transportu drogowego, prowadzenia działalności w zakresie spedycji i logistyki, a także rozwoju motoryzacji i sektora automotive. Podejmowane będą także dalsze działania na rzecz stwarzania polskim przewoźnikom drogowym optymalnych warunków do prowadzenia operacji transportowych na rynkach zagranicznych. W celu zapewnienia możliwości wykonywania przewozów międzynarodowych drogowych w państwach, szczególnie spoza UE, prowadzona jest wymiana zezwoleń na międzynarodowy transport drogowy z państwami Bałkanów Zachodnich, Kaukazu, Azji Środkowej, a także z Marokiem. Na bieżąco analizowane są wielkości kontyngentów, aby zapewnić w jak najszerszym zakresie dostęp do tych rynków dla polskich przewoźników drogowych. Konsekwentnie podwyższany jest poziom ekologiczności pojazdów, poprzez wymianę zezwoleń dla pojazdów o podwyższonej normie emisji spalin EURO z innymi państwami, ostatnio ze Szwecją i Mołdawią.

Prowadzona jest również współpraca ze służbami kontrolnymi na rzecz wzmocnienia na terytorium RP kontroli przewoźników zagranicznych pod kątem przestrzegania przepisów transportowych celem zapewnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych. W powyższym kontekście w 2025 roku Minister Infrastruktury zatwierdził, w uzgodnieniu z Ministrem Finansów i Gospodarki oraz Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji,

dokument pn. „Jednolita krajowa strategia kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych na lata 2025 – 2026”. Ww. dokument został przygotowany, zgodnie z art. 54 ust 5a ustawy z dnia 6 września 2001 r. (Dz.U. 2024 poz. 1539), przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego we współpracy z Komendantem Głównym Policji i Szefem Krajowej Administracji Skarbowej. Jednolita strategia kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych stanowi podstawę do prowadzenia usystematyzowanych kontroli zagranicznych przewoźników drogowych przez Inspekcję Transportu Drogowego, Policję oraz Krajową Administrację Skarbową. Strategia ma na celu zapewnienie warunków równej konkurencji na rynku transportu drogowego w Polsce i przeciwdziałania nieuczciwym praktykom ze strony zagranicznych podmiotów transportowych poprzez kontrolę przewozów kabotażowych z udziałem wskazanych wyżej służb.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzegło również potrzebę dokonania rewizji podstaw prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Z tego względu, z inicjatywy Ministra Infrastruktury, został powołany Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, którego celem jest przygotowanie propozycji zmian w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. poz. 285 i 1173) oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. 2024 poz. 402, z późn. zm). Przygotowane rozwiązania prawne, które zostaną zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232) przyczynią się do skuteczniejszej walki z wykluczeniem komunikacyjnym, efektywniejszej dystrybucji środków z Funduszu oraz zapewnią mieszkańcom lepsze możliwości w dotarciu do większych ośrodków miejskich, w których skupiają się różnego rodzaju niezbędne dla obywateli instytucje, a więc pozytywnie wpłyną na pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym.

#### **W zakresie transportu kolejowego.**

Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury są prowadzone oraz monitorowane programy wieloletnie związane z realizacją inwestycji kolejowych, umożliwiające rozwój infrastruktury kolejowej na terenie całej Polski. Podejmowane są również działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych regionów, które utraciły dostęp do transportu kolejowego. Inwestycje te prowadzone są w ramach kilku programów wieloletnich, tj.:

- Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032),
- Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2029 roku,
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2026.

Zasadniczym celem inwestycji kolejowych realizowanych i planowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego jest realizowanie prac na głównych ciągach, tworzących sieć bazową i kompleksową TEN-T, jak również stanowiących kolejowe korytarze transportowe oraz usunięcie występujących wąskich gardeł.

Działania te ukierunkowane są na budowę, modernizację lub odtworzenie infrastruktury kolejowej służącej poprawie jakości oferty dla przewoźników kolejowych. Rozwinięta infrastruktura kolejowa przyczyni się do wyboru przez społeczeństwo kolei jako optymalnego środka transportu.

Projekty realizowane w ramach ww. Programów mają również na celu połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego oraz zmniejszanie różnic w poziomie rozwoju regionów Polski i wzmacnianie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej kraju jako całości.

Projekty dofinansowane w ramach Programu Kolej + oraz Programu Przystankowego stanowią uzupełnienie inwestycji kolejowych realizowanych i przewidzianych do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego.

Szczegółowe informacje odnośnie poszczególnych programów wieloletnich znajdują się na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/programy-rozwoju-kolei1>.

Najważniejsze działania, które zostały podjęte w latach 2023-2025 w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej to zapewnienie ciągłości programu pn. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, przyjętego uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. Jego kontynuację stanowi „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, zatwierdzony 7 listopada 2023 r., uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów, ustanawia on ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową.

Obecnie procedowana jest zmiana Programu, której głównym celem jest objęcie dofinansowaniem zarządcy infrastruktury CARGOTOR sp. z o.o., oraz rozszerzenie Programu o nowego zarządcę infrastruktury – Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.

Ponadto, realizacja planów sektorowych w zakresie transportu kolejowego dotyczyła m.in. opracowania ram prawnych dla kolei dużych prędkości.

Ministerstwo Infrastruktury opracowało pakiet 4 rozporządzeń ustanawiających ramy prawne dla funkcjonowania kolei dużych prędkości. Przedmiotowy pakiet rozporządzeń wprowadza rozwiązania techniczne znacznie ułatwiające projektowanie linii kolejowych dużych prędkości, co przełoży się na optymalizację i zmniejszenie kosztów budowy kolei dużych prędkości.

Do pakietu należą nowelizacje rozporządzeń dotyczące:

- ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.  
Informacja ws. zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r., w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. poz. 586),
- warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.  
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic

kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz.U. poz. 1105)

- wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 października 2023 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U. poz. 2204).

- w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 kwietnia 2024 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. poz. 640)

Zmiana rozporządzeń wynikała z potrzeby wprowadzenia przepisów techniczno-budowlanych umożliwiających budowę i przyszłą eksploatację linii kolejowych dużych prędkości. W tym celu konieczne jest chociażby zwiększenie dopuszczalnych prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych. Obowiązujące przepisy ograniczają maksymalną prędkość pociągów na liniach magistralnych do odpowiednio 250 km/h i 120 km/h. Projekt zakłada podniesienie ich do odpowiednio 350 km/h i 160 km/h. Wprowadzone w tym zakresie zmiany pozwolą ponadto na stosowanie podniesionych standardów technicznych, co skutkować będzie popularyzacją transportu kolejowego oraz możliwością wykorzystania w pełni potencjału taboru i cały czas rozwijanych technologii w dziedzinie kolejnictwa.

Wskazać należy, że dzięki odblokowaniu środków Krajowego Planu Odbudowy możliwe było rozpoczęcie realizacji projektów związanych między innymi z szeroko pojętym transportem kolejowym. Łączna alokacja środków przeznaczonych na rozwój sektora kolejowego wynosi ponad 17 mld zł. Podział środków został zaplanowany, tak aby wsparciem zostali objęci beneficjenci będący kluczowi zarówno dla funkcjonowania przewozów kolejowych jak i dla zapewnienia właściwego standardu infrastruktury kolejowej. W ciągu najbliższych dwóch lat planuje się realizację inwestycji oraz zakupów wskazanych we wnioskach między innymi PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., przewoźników regionalnych, PKP Intercity S.A., czy przedsiębiorstw realizujących przewozy intermodalne.

Największa część środków – ok. 10,7 mld zł w ramach inwestycji E2.1.1 Linie kolejowe – została skierowana na projekty dotyczące modernizacji i rozbudowy linii kolejowych, zarówno o znaczeniu ogólnokrajowym, jak i tych istotnych dla ruchu regionalnego. Głównym beneficjentem jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która dzięki środkom KPO realizuje m.in. modernizację linii nr 104 Chabówka–Nowy Sącz (odc. Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz Limanowa – Kłęczany – Nowy Sącz) w ramach przedsięwzięcia „Podłęże–Piekiełko”, a także prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Giżycko – Korsze wraz z elektryfikacją. Łącznie PKP PLK S.A zrealizuje prace na liniach kolejowych o długości kilkuset kilometrów.

Część z tych środków trafiła również do regionalnych zarządców linii kolejowych, takich jak Warszawska Kolej Dojazdowa, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, czy Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Natomiast w ramach Inwestycji E2.2.2 Cyfryzacja transportu powstają Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, które umożliwią przekazywanie podróżnym bieżących informacji o ruchu pociągów. Dodatkowo wsparcie obejmuje mniejsze zadania dotyczące cyfryzacji elementów sterowania ruchem kolejowym oraz modernizacji przejazdów kolejowo-drogowych.

Pieniądze z KPO to również wsparcie w zakupie oraz modernizacji taboru kolejowego. W ramach Inwestycji E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy została podpisana umowa z PKP Intercity na dofinansowanie zakupu 56 lokomotyw i modernizację 248 wagonów. Zamówienia przewidziane w ramach inwestycji zrealizują tylko polskie fabryki. Dofinansowanie na zakup taboru otrzymują również przewoźnicy jak i samorządy wykonujące przewozy regionalne. Dotychczas zostały podpisane umowy o dofinansowanie 109 jednostek taboru.

W wyniku przeprowadzonego konkurencyjnego naboru w ramach inwestycji E2.1.3 „Projekty intermodalne” rozdysponowano 780 mln zł na przedsięwzięcia służące rozwojowi transportu intermodalnego. Środki te przeznaczone przede wszystkim na budowę i rozwój terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T oraz na zakup specjalistycznego taboru przeznaczonego do obsługi przewozów intermodalnych.

Powyższe działania mają pozwolić na realizację wskaźników i kamieni milowych Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, co pozwoli na wypłatę środków dla Polski przez Komisję Europejską.

W ramach realizacji priorytetu o nazwie „Renesans polskiej kolei” Ministerstwo Infrastruktury, w zakresie działań jakie zostały zrealizowane w latach 2023-2025, może pochwalić się m.in. dążeniem przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest minister właściwy ds. transportu do zwiększenia liczby codziennych połączeń kolejowych. Bowiem w 2023 r. spodziewano się zwiększenia liczby codziennych połączeń z 431 do ok. 600 w 2027 roku. I jak pokazują najnowsze dane, od nowego rocznego rozkładu jazdy 2025/2026 pasażerowie będą mieli do dyspozycji 527 połączeń (w sezonie letnim 555 połączeń). Świadczy to o zbliżaniu się do oczekiwanej w 2027 r. liczby. Warto przy tym podkreślić, że to 50 połączeń więcej niż w rozkładzie jazdy 2024/2025 (gdzie było uruchamiane 505 połączeń, w tym 34 sezonowe).

Za oceną skuteczności realizowanych działań przemawiają liczby pasażerów, którzy chętnie wybierają kolej. Obserwujemy pozytywny wzrost ich liczby w poszczególnych miesiącach 2025 r., gdzie w każdym z nich względem ubiegłego, dochodziło do wzrostów sięgających niejednokrotnie wynik ponad 10%<sup>1</sup>.

Warto przy tym mieć na uwadze m.in. rekordowe przewozy podczas listopadowego weekendu (1,4 mln pasażerów), ale też okazji podczas których można było podróżować za symboliczną złotówkę, m.in. z okazji: Europejskiego Dnia Seniora (135 tys. seniorów) czy Dnia

---

<sup>1</sup> zob. tab. „dane miesięcznie” Urząd Transportu Kolejowego (<https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/22714,Przewozy-pasazerskie.html>) [dostęp: 01.12.2025].

Edukacji Narodowej (430 tys. pasażerów). Również w okresie wakacyjnym z usług przewoźnika skorzystało blisko 3 mln więcej niż rok temu, co tylko potwierdza realizację zakładanych działań.

Ponadto, PKP Intercity posiada podpisaną z MI umowę na realizację przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego w międzynarodowych i międzywojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich, zgodnie z którą przewoźnik inwestuje w zakup i modernizację taboru do świadczenia usług publicznych. (Projekt unowocześnienie parku taboru kolejowego - Monaliza 1.0 - teraz też część składowa Renesansu Kolei - Monaliza 2.0).

Umowy na zakup i modernizację lokomotyw, wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych przekraczają obecnie łącznie wartość 16,5 mld zł, a kwota ta trafi do polskich producentów pojazdów szynowych oraz zakładów naprawczych. W samym 2024 roku spółka podpisała kontrakty z polskimi producentami o wartości 11,8 mld zł na:

- 35 pociągów hybrydowych;
- 63 lokomotywy wielosystemowe (z możliwością zamówienia dodatkowych 32);
- 300 nowych wagonów;
- modernizację 50 wagonów do podwyższonego standardu wagonów COMBO;
- modernizację 150 wagonów.

W 2025 r. Spółka PKP Intercity zwiększyła tabor o 96 sztuk zmodernizowanych wagonów oraz 40 nowych lokomotyw elektrycznych i wielosystemowych.

W listopadzie 2025 r. podpisano także umowę na zakup nowoczesnych 42 piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), które mają być produkowane w Chorzowie.

Planowane jest kontynuowanie odbiorów lokomotyw wielosystemowych dostosowanych do kursowania z prędkością 200 km/h. Dodatkowo na przyszłe lata zaplanowano odbiory nowo zakupionych Hybrydowych Zespołów Trakcyjnych (HZT) oraz nowych wagonów pasażerskich. Zakłada się także rozpoczęcie przetargów na zakup pociągów dużych prędkości (320 km/h)

W latach 2025-2027 kontynuowana będzie realizacja programów wieloletnich związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej.

Programy te są dedykowane walce z wykluczeniem komunikacyjnym oraz zwiększeniu dostępności kolei, atrakcyjności i konkurencyjności. Projekty inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej mają na celu wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Ponadto kontynuowany będzie projekt pn. „Zintegrowana Sieć Kolejowa”. Projekt ten realizowany jest na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. wspólnie z PKP PLK S.A. oraz Instytutem Rozwoju Miast i Regionów. Analizy prowadzone są we współpracy z szerokim gronem interesariuszy, w tym samorządami województw oraz środowiskiem naukowym. Projekt ma na celu przygotowanie długoterminowego planu rozwoju sieci kolejowej w Polsce tak, aby przynosiła jak najwięcej korzyści wszystkim regionom.

W dalszym ciągu będziemy dążyć do zwiększania liczby połączeń, jak też zapewnienia krótszych czasów przejazdów pociągów narodowego przewoźnika. Warto zaznaczyć, że nowy rozkład jazdy 2025/2026 to wyzwanie realizacyjne pod względem zwiększonej liczby połączeń i odjazdów w równych odstępach czasowych, co będzie wygodą dla pasażerów przy planowaniu podróży. Cykliczność będzie widoczna m.in. na liniach: Trójmiasto - Warszawa

(odjazd co 1 godzinę), Trójmiasto – Kraków (odjazd nie rzadziej niż co 2 godziny) czy Wrocław – Kraków (odjazd co 1 godzinę).

Planowane jest też skrócenie czasu przejazdu na wybranych trasach m.in. pomiędzy Suwałkami a Krakowem (o 119 minut); Białymstokiem a Krakowem (o 102 minuty); Gdańskiem a Zakopanym (o 95 minut) czy Gorzowem Wielkopolskim a Poznaniem (o 58 minut). Ponadto planowane jest uruchomienie o ponad 40 pociągów więcej w kategorii TLK i IC (Roczny Rozkład Jazdy 25/26 do Roczny Rozkład Jazdy 24/25 – okres wakacji).

Mając na uwadze dużą ilość inwestycji kolejowych, powstawanie nowych linii, modernizacje i ulepszanie infrastruktury kolejowej, głównym celem Ministerstwa na lata 2025-2027 będzie dalsze zapewnienie ciągłości dofinansowania zarządców, poprzez ponowną kontynuację Rządowego programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej oraz analiza i zmiany wymagań związanych z realizacją jego założeń w celu ich dostosowania do obecnej sytuacji i stanu linii kolejowych.

Ponadto, trwają prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o Funduszu Kolejowym.

MI opracowało projekt ustawy (nr w Wykazie UD292), w którym zaproponowano mechanizm systemowego wsparcia dla funkcjonowania kolei wąskotorowych, przede wszystkim przewoźników kolejowych realizujących przewozy koleją wąskotorową w ramach regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Linie kolei wąskotorowej w przeszłości stanowiły istotny element infrastruktury kolejowej, jednak obecnie ich potencjał jest niewykorzystywany ze względu na brak systemowego wsparcia finansowego. Dlatego też podstawowym celem interwencji jest stopniowe przywracanie roli kolei wąskotorowych w systemie regionalnego transportu publicznego przez przekazanie środków publicznych podmiotom prowadzącym działalność w obszarze kolei wąskotorowej. W zamierzeniu ma to przeciwdziałać postępującej degradacji infrastruktury kolejowej, stanowić impuls do rozszerzenia oferty przewozowej, a także zmotywować do modernizacji istniejącej infrastruktury kolei wąskotorowych. W konsekwencji umożliwi to dalszy rozwój tego środka transportu.

Przygotowano projekt przepisów przewidujący utworzenie Generatora Informacji Bezpieczeństwa Kolejowego, który będzie prowadzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dzięki wdrożeniu systemu teleinformatycznego GIBK, podmioty otrzymają e-usługę w szczególności w zakresie zgłaszania zdarzeń kolejowych. Jednocześnie wraz z narzędziem raportowania zdarzeń system pozwoli, w ramach e-usługi dla komisji kolejowych, na dokumentowanie całej pracy komisji w ramach tego systemu. Wprowadzone zmiany w powyższym zakresie wpłyną na usprawnienie i przyspieszenie prac komisji kolejowych m.in. w przekazywaniu protokołów ustaleń końcowych do Prezesa UTK. Należy podkreślić, że wprowadzenie systemu teleinformatycznego GIBK przełoży się również na skuteczniejsze możliwości monitorowania poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego przez Prezesa UTK.

Obecnie MI przygotowuje kolejną nowelizację ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. 2025 poz. 1234). Projekt będzie przewidywał zmiany również w innych ustawach. Głównym celem projektu o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw jest odformalizowanie procesów i zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla uczestników sektora kolejowego. Projektowane zmiany mają także na celu usprawnienie procesów planowania oraz realizacji inwestycji, co znacząco przyczyni się do przyspieszenia procesów inwestycyjnych w sektorze kolejnictwa. MI pracuje także nad zmianą przepisów

umożliwiających systemowe wzmocnienie pozycji straży ochrony kolei poprzez powierzenie tej formacji nowych zadań oraz uprawnień.

Priorytetem dla Ministerstwa Infrastruktury jest również zapewnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce. Wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego mają m.in. takie elementy jak stan techniczny infrastruktury kolejowej i taboru oraz obowiązujące prawo.

Wykorzystanie w coraz większym stopniu transportu kolejowego, jako głównego ogniwa w łańcuchu przewozów wymusza wprowadzenie elementów zabezpieczających infrastrukturę kolejowa oraz tabor kolejowy na całej długości przewozów. Jednym z systemów wpływających na bezpieczeństwo na kolei jest ERTMS, który jako projekt unijny, wdrażany w ciągu ostatnich dekad, polega na unormowaniu i ujednoczeniu systemu kierowania ruchem kolejowym. Nadrzędnym celem tego systemu jest zapewnienie interoperacyjności, czyli ciągłego i bezpiecznego nadzoru ruchu pociągów w krajach europejskich.

Wychodząc naprzeciw wymaganiom wspólnotowym Unii Europejskiej, w Ministerstwie Infrastruktury trwały zaawansowane prace, które zostały zakończone w czerwcu 2024 r., opracowaniem i wdrożeniem Krajowego Planu Wdrożenia Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (dalej KPW TSI „Sterowanie”), który będąc skorelowanym z Krajowym Programem Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), zapewnia dalsze finansowanie projektów budowy systemu ERTMS w Polsce. Plan ten jest jednym z narzędzi wdrażania interoperacyjności systemu kolei oraz określa w szczególności strategię oraz harmonogram wdrażania systemu ETCS na polskiej sieci kolejowej, na liniach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

KPW TSI „Sterowanie” zastąpił Narodowy Plan Wdrażania ERTMS w Polsce (NPW ERTMS), który obowiązywał od 2007 r. do 2017 r., oraz poprzedni KPW TSI Sterowania obowiązujący w latach 2017-2024 w odpowiedzi na konieczność przygotowania nowego dokumentu określającego kluczowe parametry procesu wdrażania zharmonizowanych na poziomie wspólnotowym rozwiązań technicznych w obszarze sterowania ruchem kolejowym.

Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury rozpoczęto proces aktualizacji dokumentu, w związku z realizacją przez narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej projektu dotyczącego dostosowania odcinków linii sieci TEN-T do parametrów określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej w terminie określonym w rozporządzeniu, tj. do końca 2030 r.

W ramach prac nad aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju państwa zaproponowano reformę systemu transportu kolejowego w kierunku integracji sieci kolejowej, ekologizacji transportu towarowego oraz rozwoju przewozów pasażerskich. Reforma ta wpisuje się w priorytet Rządu (numer zadania: P33) Renesans polskiej kolei.

Reforma systemu transportu kolejowego obejmuje:

- zintegrowanie sieci kolejowej poprzez optymalizację sieci infrastruktury kolejowej a następnie jej optymalne wykorzystanie;
- ekologizację transportu w kierunku wsparcia kolejowego transportu towarowego m.in. poprzez zmianę struktury wykorzystywanych środków transportu (ograniczenie środków wysokoemisyjnych tj. transportu drogowego czy lotniczego, zwiększenie udziału kolei jako najbardziej ekologicznej gałęzi transportu);

- rozwój przewozów pasażerskich m.in. poprzez umowy na świadczenie usług publicznych, rozwinięcie rynku oraz jego liberalizację.

Jako wskaźnik pomiaru efektywności zaproponowano pomiar liczby pasażerów w transporcie kolejowym – wartość bazowa (rok 2024, dane UTK) - 407,5 mln; przewidywane w 2030 roku > 500 mln pasażerów rocznie.

#### **W zakresie lotnictwa cywilnego.**

W trakcie polskiej prezydencji Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz Stałym Przedstawicielstwem RP przy UE doprowadzili do wynegocjowania porozumienia politycznego Rady w sprawie rewizji rozporządzenia 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91. Kwestia praw pasażerów w transporcie lotniczym to wyjątkowo polaryzujący temat, który mimo potrzeby, ze względów politycznych nie był podejmowany przez poprzednie prezydencje. Do prac nad projektem rozporządzenia przygotowanym przez KE jeszcze w 2013 r. wróciła polska prezydencja, której celem było dostosowanie aktu do aktualnych realiów rynku lotniczego. Za priorytet Polska obrała zbalansowanie praw i obowiązków pasażerów względem przewoźników, a także otoczenie większą ochroną poszkodowanych podróżnych (prawo do informacji, re-routing itd.). W celu zapewnienia przejrzystości i prostoty stosowania przepisów projekt przewiduje także implementację orzecznictwa TSUE stanowiące znaczną część praw, które nie były „widoczne” dla potencjalnego pasażera. Skomplikowana sytuacja prawna utrudniała dochodzenie swoich roszczeń i często wymuszała na poszkodowanych korzystanie z pomocy wyspecjalizowanych kancelarii prawnych pobierających część odszkodowania jako wynagrodzenie. W czerwcu 2025 r. przyjęto porozumienie polityczne, które można uznać za ważny krok w kierunku nowoczesnej i dostępnej legislacji unijnej w obszarze praw pasażerów w ruchu lotniczym. Dalsze losy projektu zależą od procesu negocjacji Rady z Parlamentem Europejskim (Trilogi).

W związku z przyjęciem w ramach pakietu legislacyjnego *Fit for 55* rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (*ReFuelEU Aviation*) oraz szeregu powiązanych innych unijnych regulacji, które mają za zadanie ograniczyć emisyjność sektora transportu lotniczego, Ministerstwo Infrastruktury konsekwentnie zabiega na poziomie unijnym o instrumenty, które zminimalizują bądź zapobiegą ewentualnym dodatkowym obciążeniom finansowym dla branży. Jednym z następstw prezentowanego stanowiska jest opublikowany Komunikat Komisji z dnia 5 listopada 2025 r.<sup>2</sup> w sprawie Planu inwestycyjnego na rzecz zrównoważonego transportu. Komisja w ramach dokumentu prezentuje szereg propozycji, których zadaniem będzie wzmocnienie konkurencyjności europejskiego transportu lotniczego przy zachowaniu celów klimatycznych.

Ponadto do najważniejszych działań legislacyjnych we wskazanym okresie można zaliczyć:

- ustawę z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 179). Ustawa dostosowała przepisy krajowe w zakresie wykonywania operacji BSP. Dodatkowo wprowadziła m.in. regulacje z zakresu

---

<sup>2</sup> Dokument o znaku COM(2025) 664 final

wyznaczania stref geograficznych, rejestru operatorów systemów bezałogowych statków powietrznych;

Dnia 5 marca 2025 r. podpisany został Plan Działań na rzecz implementacji Partnerstwa Strategicznego między rządem Rzeczypospolitej Polskiej oraz rządem Republiki Korei na lata 2025-2028. W procesie negocjacji tekstu udało się utrzymać zapisy zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury dotyczące wsparcia działań na rzecz współpracy w obszarze regularnych połączeń lotniczych do Seulu oraz potencjalnie innych miast w Korei Południowej<sup>3</sup>. Będzie to podstawa do dalszych rozmów w sprawie zwiększenia częstotliwości realizowanych połączeń między obydwoma Państwami. Większa ilość częstotliwości operacji stworzy korzystniejsze warunki do intensyfikacji rozwoju PLL LOT S.A. poprzez zapewnianie bogatszej oferty dla pasażerów podróżujących z i do Polski.

W pierwszym półroczu 2025 r. Polska sprawowała przewodnictwo w Radzie Unii Europejskiej. Podczas polskiej Prezydencji Ministerstwo Infrastruktury we współpracy ze Stałym Przedstawicielstwem RP przy UE było silnie zaangażowane w koordynację prac Rady oraz wypracowywanie wspólnych stanowisk państw członkowskich UE. Organizowane były liczne wydarzenia tematyczne i branżowe w ramach których promowano Polskę na arenie międzynarodowej również jako atrakcyjny turystycznie kraj stanowiący dogodne miejsce dla inwestycji. Kwestie lotnicze poruszane były między innymi podczas tematycznego panelu w ramach *Konferencji Międzynarodowej pn. Nowa era europejskiego transportu – wyzwania polityki TEN-T* w Łodzi oraz *Szczytu Lotniczego w Krakowie. Ku bezpiecznemu, czystemu i konkurencyjnemu lotnictwu europejskiemu*.

Na wniosek Ministra Infrastruktury została wszczęta procedura ratyfikacji *Kompleksowej umowy o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi podpisanej w dniu 17 października 2020 roku*.

Umowa po wejściu w życie, w znaczącym stopniu zliberalizuje prawa przewozowe i umożliwi w szerokim zakresie współpracę między państwami Unii Europejskiej a państwami ASEAN.

Zawarcie Umowy będzie miało następujące skutki społeczne, gospodarcze i polityczne:

- zacieśnienie stosunków politycznych i gospodarczych między obydwoma regionami,
- a także współpracy regulacyjnej,
- wygenerowanie efektywnej sieci połączeń transportu lotniczego, służącej rozwojowi handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego,
- utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego,
- skrócenie tras lotniczych i zmniejszenie liczby operacji startu i lądowania dzięki zapewnieniu bezpośrednich połączeń,
- otwarcie możliwości operacyjnych dla przewoźników lotniczych każdej ze stron, poprzez umożliwienie skorzystania z szeregu opcji biznesowych, których celem jest ułatwienie działalności przewoźników lotniczych, dotyczących np. umów o dzieleniu oznakowania linii, obsługi naziemnej, leasingu, transportu intermodalnego.

---

<sup>3</sup> Ust. 2.5. lit b) Planu Działania na rzecz implementacji Partnerstwa Strategicznego między rządem Rzeczypospolitej Polskiej oraz rządem Republiki Korei na lata 2025-2028

Ministerstwo Infrastruktury aktywnie uczestniczyło w pracach negocjacyjnych Rozporządzenia (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation)<sup>4</sup> oraz Rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/3170 (Flight Emissions Label)<sup>5</sup> konsekwentnie opowiadając się za wyważonym i racjonalnym podejściem do rozwoju rynku zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) oraz poziomu ambicji względem wysokości obowiązkowego, procentowego udziału SAF w wykorzystywanym paliwie lotniczym. W trakcie prac, we współpracy m.in. z Francją, udało się wprowadzić rozwiązania dopuszczające wykorzystanie niskoemisyjnych źródeł energii, w tym energii jądrowej, przy produkcji syntetycznych paliw lotniczych. Wprowadzony został także dobrowolny mechanizm znakowania emisji lotniczych, którego celem jest zapobieganie zjawisku tzw. greenwashingu. Ustandaryzowanie metodologii obliczeń emitowanego CO<sub>2</sub> oraz oznaczeń (np. na biletach), gwarantują porównywalność danych ułatwiając dokonanie świadomego wyboru przez pasażera. Wprowadzenie systemu nie pozwala na wybiórcze stosowanie alternatywnych metodologii i oznaczeń w celu manipulacji danymi.

Polska w listopadzie 2024 r. podczas spotkania Tymczasowej Rady EUROCONTROL opowiedziała się za ponowieniem inicjatywy pomocowej na 2025 i 2026 rok – European ATM Voluntary Solidarity Fund na rzecz Ukrainy. Instrument ten ma na celu zapewnienie ciągłości operacyjnej służb żeglugi powietrznej Ukrainy po zakończeniu działań wojennych poprzez przekazywanie przez państwa dobrowolnych darowizn opłacających personel i jego szkolenia. Ministerstwo Infrastruktury na pomoc w 2025 r. przekazało 937 163 EUR. To trzeci raz z rzędu, gdy Polska angażuje się w przedmiotową inicjatywę.

W chwili obecnej trwają prace nad następującymi projektami aktów normatywnych, które planuje się zrealizować w latach 2025-2027:

1. Projekt zmian w zakresie zasad dostępu do zawodu operatora kontroli bezpieczeństwa. Planowane zmiany mają przyczynić się do zwiększenia liczby pracowników uprawnionych do prowadzenia kontroli pasażerów i bagażu, przy jednoczesnym zachowaniu wymaganego przepisami poziomu ochrony lotniska. Pozwoli to na usprawnienie procedur na lotnisku i uniknięcie sytuacji, w których pasażer spóźnia się na lot, z uwagi na kolejki w punktach kontroli bezpieczeństwa.
2. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68) opracowanego w celu zapewnienia stosowania rozporządzenia nr 2023/2405/UE z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation). Projekt w wykonaniu rozporządzenia nr 2023/2405/UE:
  - a) wyznacza właściwe organy (ULC, URE) odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania zharmonizowanych przepisów dotyczących upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych SAF,
  - b) ustanawia przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów tego rozporządzenia i podjęcia wszelkie niezbędne środki w celu

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation)

<sup>5</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/3170 z dnia 18 grudnia 2024 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące dobrowolnego systemu oznakowania ekologicznego na potrzeby szacowania efektywności środowiskowej lotów, ustanowionego na podstawie art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 (oznakowanie emisji lotniczych)

zapewnienia wykonywania tych kar i przeznaczania ich na rozwój i badania w obszarze paliw alternatywnych.

3. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze zawierającego regulacje umożliwiające przeprowadzenie przez ULC kontroli obecności w organizmie członków załóg lotniczych alkoholu oraz innych substancji psychoaktywnych. W wyniku opracowanego projektu prawdopodobne jest odstąpienia przez Komisję Europejską z formułowaniem zarzutów przeciwko RP w związku z niestosowaniem rozporządzenia Komisji (UE) Nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
4. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze o utworzeniu Agencji Lotnictwa Cywilnego jako państwowej osoby prawnej w miejsce likwidowanego Urzędu Lotnictwa Cywilnego - centralnego organu administracji rządowej.  
Jest to jedno z priorytetowych zamierzeń legislacyjnych jakie Ministerstwo Infrastruktury planuje zrealizować do 2027 r., które stanowi pierwszy etap reformy modelu funkcjonowania lotnictwa cywilnego w Polsce. Celem projektu jest:
  - a) dokonanie zmian w strukturze administracji lotniczej wraz z przyjęciem nowego modelu finansowania administracji lotniczej w Polsce, w tym uporządkowanie zadań pomiędzy organami administracji lotniczej (dotychczasowym naczelnym i centralnym organem), zniesienie dotychczasowego centralnego organu administracji rządowej właściwego w sprawach lotnictwa cywilnego - Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i likwidacji urzędu obsługującego ten organ - ULC, utworzenie Agencji Lotnictwa Cywilnego działającej w formie państwowej osoby prawnej;
  - b) wzmocnienie nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad lotnictwem cywilnym oraz nad działalnością nowopowstałej Agencji, realizującej zadania publiczne w obszarze lotnictwa cywilnego poprzez m.in. przyznanie MI kompetencji do decydowania w sprawach o kluczowym znaczeniu dla Rzeczypospolitej Polskiej, takich jak w szczególności odstępstwa od stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej, a także wprowadzenie dwuinstancyjności postępowań administracyjnych w sprawach strategicznych dla Rzeczypospolitej Polskiej związanych ze sprawowaniem przez ministra właściwego do spraw transportu nadzoru nad lotnictwem cywilnym, wykonywaniem funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej, kształtowaniem polityki lotniczej oraz regulacją rynku lotniczego.Jednocześnie, co istotne reforma ma na celu zapewnienie wsparcia finansowego podmiotów sektora lotniczego, w tym ich dofinansowanie w kluczowych obszarach, tj. bezpieczeństwa, ochrony, cyberbezpieczeństwa, infrastruktury lotniczej i szkolenia kadry lotniczej. Zaprojektowane w tym zakresie przepisy mają przyczynić się do eliminowania istniejących od wielu lat problemów związanych z niedostatkiem na polskim rynku profesjonalnych kadr lotniczych: mechaników lotniczych, pilotów, instruktorów, a także ich migracją na rynki zagraniczne. Zjawisko to spowalnia w konsekwencji rozwój lotnictwa cywilnego w Polsce.
5. Wypracowanie szczegółowych przepisów projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (UD262) dotyczących polskich portów lotniczych, które będą mogły na jej podstawie sprawniej

realizować liczne kluczowej infrastruktury mające bezpośredni wpływ na obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto trwają prace zmierzające do opracowania nowej „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce”, która będzie dokumentem wyznaczającym kierunki dla rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce na perspektywę najbliższych 10 lat.

### **W zakresie Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego.**

Uprzejmie informuję, że w zakresie kompetencji Pełnomocnika Rządu ds. CPK jednym z kluczowych działań było przygotowanie reformy zasad wywłaszczeń w zakresie CPK. Zmiany zostały wprowadzone na mocy ustawy z dnia 24 września 2025 r. o zmianie ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Reforma ta miała na celu zapewnienie gwarancji prawnych dla osób i podmiotów objętych skutkami decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Najważniejsze rozwiązania:

1. Wprowadzona zostaje nowa konstrukcja decyzji lokalizacyjnej.
  - a) Dotychczas decyzja lokalizacyjna nie wiązała się automatycznie z rozpoczęciem postępowania odszkodowawczego za wywłaszczaną nieruchomość.
  - b) Po zmianie decyzja ta może otrzymać rygor natychmiastowej wykonalności, który będzie powodował m.in. rozpoczęcie postępowania w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania oraz możliwość dysponowania nieruchomością przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. na cele budowlane.
2. Wprowadzony zostaje minimalny termin na wydanie nieruchomości.
  - a) Dotychczas brak było ustawowego minimalnego terminu, co mogło prowadzić do niekorzystnych sytuacji dla osób wywłaszczonych.
  - b) Po zmianie termin na wydanie nieruchomości nie może być krótszy niż:
    - 120 dni od daty, gdy decyzja lokalizacyjna stanie się ostateczna, lub
    - 120 dni od dnia wydania decyzji odszkodowawczej w pierwszej instancji, jeśli decyzji lokalizacyjnej nadano rygor natychmiastowej wykonalności.
3. Wskazany zostaje termin dla wojewody na ustalenie wysokości odszkodowania.
  - a) Dotychczas nie było jednoznacznego terminu na wydanie tej decyzji.
  - b) Dzięki nowym przepisom, wojewoda ustala wysokość odszkodowania w ciągu:
    - 30 dni od dnia, gdy decyzja lokalizacyjna stała się ostateczna, lub
    - 60 dni od dnia nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji lokalizacyjnej.
4. Uregulowane zostaje prawo zaliczki na poczet odszkodowania.
  - a) Nastąpiło rozszerzenie katalogu uprawnionych do uzyskania zaliczki – poza właścicielami nieruchomości zabudowanych budynkiem będą to także właściciele nieruchomości niezabudowanych.
  - b) Osoba uprawniona do odszkodowania będzie mogła wystąpić z wnioskiem o zaliczkę w wysokości 85% ustalonego odszkodowania przez organ pierwszej instancji.
  - c) Zaliczka wypłacana będzie w ciągu 30 dni od złożenia wniosku.
5. Na terenach przeznaczonych pod realizację Inwestycji Towarzyszących umożliwiona zostaje realizacja innych inwestycji, pomimo trwających postępowań środowiskowych w zakresie Inwestycji Towarzyszących.

W ramach Programu CPK realizowane są następujące cele:

1. Kontynuacja budowy nowego lotniska z realistycznym harmonogramem i kosztami oraz zmniejszeniem skali lotniska dostosowanej do realnych potrzeb.

Wskaźniki realizacji:

- a) Harmonogram: zakończenie budowy w 2031 r., uruchomienie w 2032 r.
- b) Koszt całkowity: 131,7 mld zł do 2032 r. (42,7 mld zł - lotnisko, 76,8 mld zł - kolej).
- c) Docelowa rozbudowa lotniska możliwa po 2040 r.

Działania:

Rada Ministrów przyjęła Program Wieloletni CPK na lata 2024–2032, przewidujący wydatki w wysokości 131,7 mld zł na prace przygotowawcze, projektowe oraz zasadnicze roboty budowlane.

Urealniony harmonogram, uwzględniony w Programie Wieloletnim na lata 2024-2032, zakłada uruchomienie do końca 2032 r. pierwszego etapu lotniska oraz Kolei Dużych Prędkości (KDP) na odcinku Warszawa-CPK-Łódź, a także zaawansowanie prac na odcinkach do Wrocławia i Poznania.

2. Repolonizacja projektu.

Wskaźniki realizacji:

- a) Wycofanie zagranicznych inwestorów.
- b) Udział Spółki Polskie Porty Lotnicze S.A. (PPL).
- c) 100% kontroli nad inwestycją w polskich rękach.
- d) Realizacja postępowań przetargowych z elementem repolonizacji.

Działania:

Spółka CPK wybrała PPL na mniejszościowego inwestora dla powstającego lotniska. 11 grudnia 2025 r. spółki podpisały umowę inwestycyjną dotyczącą współpracy przy budowie lotniska. Dzięki temu projekt będzie realizowany w oparciu o polski kapitał, a przyszłe zarządzanie lotniskiem odbędzie się według modelu opracowanego przez CPK i PPL – właściciela Lotniska Chopina w Warszawie.

Spółka CPK wdrożyła mechanizmy, które na etapie postępowań przetargowych wspierają wybór wykonawców posiadających odpowiednie doświadczenie w realizacji inwestycji infrastrukturalnych w Polsce oraz zapewniających realizację zgodne z obowiązującymi standardami na rynku krajowym.

3. „Polska w 100 minut” – skrócenie czasu przejazdu między głównymi miastami.

Wskaźniki realizacji:

- a) Dojazd z Warszawy do głównych miast w czasie do 100 minut.

Działania:

Program CPK obejmuje budowę zintegrowanego systemu transportowego, w tym:

- a) Węzeł kolejowy zintegrowany z nowym lotniskiem.
- b) Sieć Kolei Dużych Prędkości.
- c) Projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy, zapewniający spójny system połączeń i łatwe przesiadki.

Priorytetem pozostaje linia KDP „Y” (Warszawa-Łódź-Poznań/Wrocław), na której pociągi osiągną prędkość 300-320 km/h. Pierwszy etap - odcinek Warszawa-CPK-Łódź - zostanie

oddany do użytkowania w perspektywie przyjętego przez Radę Ministrów Programu Wieloletniego.

W zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego kontynuowane będą prace przygotowawcze, projektowe oraz zasadnicze roboty budowlane, zgodnie z „Programem inwestycyjnym Centralnego Portu Komunikacyjnego. Etap II. 2024–2032” przyjętym uchwałą nr 166 Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2024 r.

#### **W zakresie gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej i edukacji morskiej.**

W obszarze gospodarki morskiej priorytetem Ministra Infrastruktury jest realizacja programu „Polskie Morze”. Program obejmuje 3 komponenty: budowę promów dla polskich armatorów, przywrócenie polskiej bandery oraz rozbudowę infrastruktury portowej.

Na przełomie 2025 i 2026 r. w Gdańskiej Stoczni „Remontowa” zakończono budowę promu „Jantar”. Jednostka została oficjalnie przekazana armatorowi Unity Line w styczniu 2026 roku. Prom rozpoczął regularne kursy 20 stycznia 2026 r.

W fazie przygotowania jest budowa: Głębokowodnego Terminala Kontenerowego (GTK) w Świnoujściu, MOLF od strony morza do miejsca budowy pierwszej w Polsce EJ oraz Terminalu Agro w Porcie Gdańsk. W trakcie realizacji (wybrano wykonawców i rozpoczęto prace) jest budowa: Terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w Gdańsku, infrastruktury dla Terminala FSRU w Gdańsku oraz modernizacja portów Ustka, Łeba, Darłowo na potrzeby serwisu morskich farm wiatrowych.

1. W obszarze inwestycji morskich najważniejsze działania i projekty w latach 2023-2025 przedstawiają się następująco:
  - a) rozpoczęto budowę terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w Porcie Gdańsk oraz modernizację regionalnych portów (Ustka, Łeba, Darłowo) w celu utworzenia w nich terminali serwisowych dla morskich farm wiatrowych,
  - b) uzyskano decyzję środowiskową oraz pozwolenie na budowę i rozpoczęto budowę falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk dla jednostki regazyfikacyjnej (FSRU),
  - c) zawarto umowę na przygotowanie projektu infrastruktury dostępowej (MOLF) od strony morza do miejsca budowy pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej,
  - d) uzyskano decyzję środowiskową oraz lokalizacyjną dla budowy Głębokowodnego Terminala Kontenerowego (GTK) w Świnoujściu oraz zawarto następujące istotne umowy:
    - pre-umowa na dofinansowania zadania pn. „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”, w ramach środków finansowych pochodzących z UE,
    - na „Opracowanie Studium wykonalności (z Analizą Kosztów i Korzyści) wraz z Raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, Raportem na odkład urobku do morza oraz opracowaniami pomocniczymi dla Inwestycji pn. Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”. Termin wykonania opracowania wynosi 32 miesiące. W ramach niniejszej umowy odebrano opracowania pomocnicze, tj.: Koncepcję gospodarowania urobkiem pogłębiarskim oraz Pobranie i zbadanie próbek z dna toru wodnego z opracowaniem wyników (odbiór opracowań w dniu 02.12.2024 r.),

- na wykonanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) dla zadania „Budowa dostępu morskiego do Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”,
  - na wykonanie PFU oraz Projektów Budowlanych wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych w tym pozwoleń na budowę dla zadania „Budowa dostępu lądowego do Głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”,
  - dla zadania „Oczyszczenie z obiektów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego akwenów objętych Inwestycją pn. Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”;
- e) w związku z modyfikacją koncepcji projektowanego GTK, dokonano zmiany w zakresie konstrukcji planowanego falochronu osłonowego. Zmiana formy falochronu na zintegrowaną z polem refulacyjnym i połączoną z pirsem przeładunkowym spowoduje powstanie nowego półwyspu - Przylądka Pomerania.
2. W zakresie zatopionych materiałów niebezpiecznych zrealizowana została reforma KPO B3.2. Wsparcie rekultywacji środowiska i ochrony przed substancjami niebezpiecznymi. Ustawa z dnia 20 marca 2025 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych wprowadziła:
- a) definicję zatopionych materiałów niebezpiecznych,
  - b) rejestr zatopionych materiałów niebezpiecznych (dane lub informacje z tego rejestru udostępniane podmiotom na wniosek),
  - c) obowiązek raportowania odkrytych lub zidentyfikowanych zatopionych materiałów niebezpiecznych,
  - d) wydawanie pozwoleń na wykonywanie działalności związanej z neutralizacją zatopionych materiałów niebezpiecznych,
  - e) doprecyzowanie przepisów dotyczących wydawania pozwoleń na nurkowanie na wrakach,
  - f) obowiązek prowadzenia wykazów badań prowadzonych na polskich obszarach morskich i przekazywania danych z tego wykazu raz na kwartał ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej,
  - g) doprecyzowanie przepisów dotyczących wydawania pozwoleń na badania na polskich obszarach morskich prowadzone przez obce państwa oraz obce osoby prawne, obce jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej i obce osoby fizyczne, a także przez właściwe organizacje międzynarodowe,
  - h) opis kompetencji organów publicznych w kwestiach związanych z usuwaniem materiałów niebezpiecznych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.
3. Kontynuacja, realizowanego od 2022 r. przez Politechnikę Morską w Szczecinie, pod nadzorem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Programu wieloletniego pod nazwą „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”. W 2024 r. Rada Ministrów podjęła decyzję o zwiększeniu wartości kosztorysowej programu o 50 mln złotych (Uchwała RM nr 136 z dn. 13 listopada 2024 r.). Zakończenie realizacji programu ma nastąpić w 2026 r.
4. Rada Ministrów 30 września 2025 r. przyjęła uchwałę nr 131 w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego pod nazwą „Budowa statków dla uczelni morskich w latach 2025-2029”. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw

gospodarki morskiej, a wykonawcami Programu są: Politechnika Morska w Szczecinie w zakresie budowy statku szkolno-badawczego i Uniwersytet Morski w Gdyni w zakresie budowy statku szkolnego. Planowana wartość Programu wynosi 975 717 tys. zł.

Najistotniejsze priorytety i zamierzenia planowane w latach 2025 -2027 to:

1. W połowie 2026 r. w zakresie właściwości ministra ds. gospodarki morskiej planowane jest zakończenie prac nad realizacją inwestycji KPO B3.2.1. Inwestycje w neutralizację ryzyka i rekultywację wielkoobszarowych terenów przemysłowych i Morza Bałtyckiego. W zakresie Ministra Infrastruktury zadanie to obejmuje kampanie pomiarowe (badania) w czterech lokalizacjach na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (wraki statków Franken i Stuttgart oraz Głębia Gdańska i Rynna Słupska). Na podstawie analizy wyników z przeprowadzonych badań zostaną opracowane plany neutralizacji zagrożeń (zatonionych materiałów niebezpiecznych) zidentyfikowanych na badanych obszarach.
2. W latach 2025-2027 kontynuowana będzie realizacja programu „Polskie Morze”. W roku 2026 planowane jest zakończenie budowy Terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w Gdańsku oraz modernizacji portów Ustka, Łeba, Darłowo na potrzeby serwisu morskich farm wiatrowych a w roku 2027 budowy infrastruktury dla Terminala FSRU w Gdańsku.
3. W ramach programu „Polskie Morze” procedowane są również dwa projekty ustaw mające na celu zwiększenie atrakcyjności polskiej bandery, a mianowicie:
  - projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą (UD79),
  - projekt ustawy o rejestracji statków pod polską banderą (UDER84).*Ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą (UD79) ma na celu stworzenie korzystnych warunków działalności przedsiębiorstw żeglugowych, w tym zmniejszenie kosztów prowadzenia tej działalności, umożliwienie zwiększenia local content w branżach transportu morskiego oraz obsługi sektora offshore.*

Proponowana ustawa w związku z tym przewiduje:

- 1) umożliwienie stosowania w Polsce środka pomocy publicznej zalecanego przez Komisję Europejską w dokumencie Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (Komunikat Komisji C(2004) 43) – podatku tonażowego. Jest to preferencyjny sposób określania podstawy opodatkowania podatkiem dochodowym, uzależnionej od tonażu wykorzystywanych przez przedsiębiorcę żeglugowego statków – co zachęca przedsiębiorcę do intensyfikacji prowadzonej działalności oraz dzięki obniżeniu kosztów działalności umożliwia mu konkurowanie z przedsiębiorstwami pozaunijnymi w tej wysoce zglobalizowanej branży. Obecnie stosowanie tego środka pomocowego w Polsce nie jest możliwe, gdyż decyzja Komisji Europejskiej z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie Pomocy Państwa nr C 34/2007 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Rzeczypospolitej Polskiej ograniczała czas stosowania systemu podatku tonażowego do 10 lat, a nowa decyzja nie została wydana. Projektowane przepisy dostosowują regulację podatku

tonażowego do bieżącej praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej, jak również dostosowują tę regulację do potrzeb polskich przedsiębiorców, w tym m.in.:

- przewidują możliwość skorzystania z preferencyjnego opodatkowania przez branżę offshore,
  - obejmują zakresem opodatkowania działalność w zakresie czarteru statków, rozjaśniają wątpliwości w odniesieniu do działalności w zakresie zarządzania statkami i obniżają podstawę opodatkowania dla przedsiębiorców zajmujących się zarządzaniem statkami;
- 2) poszerzenie zakresu stosowania drugiego środka pomocy publicznej zalecanego przez Komisję Europejską – zwolnienia dochodów marynarzy z podatku dochodowego od osób fizycznych. Proponuje się eliminację nieprzewidzianych w ww. dokumencie wymagań dotyczących liczby przepracowanych w roku dni oraz obywatelstwa marynarzy. Wymagania te nie wpływały pozytywnie na sytuację budżetu państwa, a jedynie zniechęcały marynarzy do pracy na statkach o polskiej przynależności państwowej, co utrudnia polskim przedsiębiorcom kompletowanie załóg oraz skłania ich do rejestrowania statków w innych państwach;
  - 3) umożliwienie armatorom zaopatrywania się w produkty lecznicze i wyroby medyczne stanowiące obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych – wyeliminowanie problemów, które wynikają ze zmian wprowadzonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne (Dz.U. 2025 r. poz. 750, 905 i 924) i braku kompatybilności jej przepisów z obowiązującą ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu w przedmiotowej kwestii;
  - 4) wdrożenie do prawa krajowego Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Ustawa *o rejestracji statków pod polską banderą* (UDER84) ma stanowić zachętę do rejestracji statków w polskim rejestrze okrętowym, w tym dzięki dostosowaniu rejestru statków do standardów międzynarodowych (cyfryzacja, dostępność w języku angielskim, sprawność obsługi).

Projektowana ustawa przewiduje:

- 1) cyfryzację i unifikację rejestru statków oraz zapewnienia jego przystępności dla podmiotów zagranicznych i dostosowania do współczesnych potrzeb obrotu międzynarodowego. System teleinformatyczny rejestru zapewni również stały dostęp służb ratowniczych, organów ścigania i organów administracji do danych dotyczących statków, zwiększając efektywność ich działania i eliminując istniejące dotychczas trudności związane z dostępem do danych;
  - 2) uproszczenie i uporządkowanie przepisów w zakresie rejestracji statków, w tym zmniejszenia obciążeń administracyjnych i racjonalizacji rozkładu czasowego obciążeń finansowych oraz ułatwienie i przyspieszenie procedury wpisu statku wykreślanego z rejestru zagranicznego;
  - 3) poprawę sprawności działania administracji morskiej przez eliminację niejednoznaczności w przepisach oraz przez wprowadzenie funkcji koordynatora inspekcji państwa bandery, co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo morskie i ochronę środowiska morskiego.
4. W zakresie żeglugi śródlądowej najważniejsze projekty to:
- 1) *Rozbudowa systemu informacji rzecznej RIS*. Rozwój usług cyfrowych świadczonych na śródlądowych drogach wodnych jest jednym z priorytetów budowy zrównoważonego systemu transportowego kraju, uwzględniającego transport

wodny śródlądowy. Jest to szczególnie istotne w dobie zmian klimatu, gdy od jakości informacji i szybkości jej przepływu uzależniona jest wykonalność operacji transportowych na szlakach wodnych. Obecnie system RIS obejmuje 242,8 km Odrzańskiej Drogi Wodnej i odcinek rzeki Warty od mostu drogowego w Świerkocinie do ujścia Warty.

Jednym z głównych działań zrealizowanych w latach 2023-2025 i planowanych do realizacji w latach 2025-2027 w zakresie rozbudowy systemu RIS jest podpisanie umowy o dofinansowanie – w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) – projektu „Rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej”. Całkowita wartość projektu wynosi 26 mln zł (kwota dofinansowania z Unii Europejskiej wynosi 18 mln zł). Projekt jest kolejnym etapem wdrażania systemu RIS na Odrze. W ramach projektu zwiększony zostanie obszar objęty systemem RIS o kolejne 272,53 km (od Ścinawy do Kędzierzyna-Koźle) oraz poprawiona zostanie funkcjonalność już wdrożonego systemu RIS na odcinku od Szczecina do Świecka (rzeka Odra) oraz od Kostrzyna nad Odrą do Świerkocina (rzeka Warta). Łączna liczba km dróg wodnych objętych RIS, po realizacji projektu, wyniesie: 515 km.

System RIS poprawi bezpieczeństwo żeglugi, zwiększy komunikację między użytkownikami dróg wodnych a administracją, a także umożliwi pełne monitorowanie ruchu statków na Odrze.

2) Budowa systemu wsparcia finansowego armatorów w celu modernizacji floty żeglugi śródlądowej.

Udoskonalanie i zwiększenie efektywności istniejącego systemu wsparcia finansowego armatorów śródlądowych, co zostanie zrealizowane w drodze nowelizacji ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. *o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym*. Obecnie procedowane zmiany zakładają:

- uproszczoną metodę ubiegania się o niskooprocentowane kredyty, zabezpieczone statkami (a nie jak obecnie całym majątkiem armatora),
- dopłaty do kredytów w formie umorzeń na cele ekologiczne,
- program dofinansowania statków zasilanych lub napędzanych paliwami alternatywnymi,
- refinansowanie zakupionych składników wyposażenia statków w wysokości 50% ich kosztu.

Zakłada się, że zmiany przyczynią się do zwiększonego zainteresowania wsparciem jakie można otrzymać na modernizację floty ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. To z kolei może przełożyć się na:

- szybszą transformację floty żeglugi śródlądowej i obniżenie poziomu zanieczyszczenia hałasem i zanieczyszczenia powietrza emitowanego przez flotę żeglugi śródlądowej,
- zwiększenie liczby statków żeglugi śródlądowej z napędem zero i niskoemisyjnym,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej,
- podniesienie poziomu konkurencyjności stoczni rzecznych poprzez zwiększenie liczby zamówień na modernizacje i remonty jednostek pływających,

- podniesienie poziomu innowacyjności i zwiększenie możliwości transferu wiedzy na rynek w zakresie,
  - budowy innowacyjnych jednostek pływających,
  - dostosowanie floty do zachodzących zmian klimatu.
5. W ramach działań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie planuje realizację dwóch zadań inwestycyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej współfinansowanych z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027, tj.:
- modernizację budowli piętrzącej na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
  - modernizację śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących.
- Wnioski o dofinansowanie zostały złożone do Centrum Unijnych Projektów Transportowych 12 sierpnia 2025 r., aktualnie trwa ich ocena. Łączna kwota projektów wynosi 540 mln zł.
6. Program wieloletni pn. „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie” realizowany jest na podstawie harmonogramu rzeczowo-finansowego. Realizacja zadań Programu mierzona jest wskaźnikami produktu, które zostały szczegółowo określone w Programie i obejmują:
- a) zbudowanie pomieszczeń dydaktycznych do prowadzenia specjalistycznych szkoleń,
  - b) zbudowanie specjalistycznej infrastruktury ćwiczeniowej,
  - c) zbudowanie poligonu ćwiczeń praktycznych z dostępem do akwenu wodnego.

Rezultatem realizacji Programu pn. „Budowa statków dla uczelni morskich w latach 2025-2029” będzie osiągnięcie zakładanych celów projektu tj. budowy statku szkolnego i statku szkolno-badawczego. Przyjętymi miernikami efektów projektu są:

- a) liczba studentów odbywających praktyki morskie,
- b) liczba rejsów szkolno-badawczych,
- c) liczba partnerstw z instytucjami gospodarki morskiej,
- d) liczba podróży międzynarodowych

dla statku szkolno-badawczego oraz:

- a) liczba podróży,
- b) liczba przepłyniętych mil i dni w rejsach,
- c) liczba przeszkolonych studentów i uczniów polskich i zagranicznych,

dla statku szkolnego.

### **W zakresie Strategii Transportu.**

Najważniejsze zrealizowane działania:

W lipcu 2024 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013. Sieć TEN-T ma zapewnić spójne, multimodalne połączenia w Europie, eliminując wąskie gardła i brakujące odcinki, oraz zwiększyć odporność i zrównoważony charakter transportu.

Polska była jednym z najbardziej aktywnych państw członkowskich podczas prac nad nowym rozporządzeniem. Celem Ministerstwa Infrastruktury było uwzględnienie strategicznych potrzeb regionu Europy Środkowo-Wschodniej, w tym wzmocnienie wschodniej flanki UE w

kontekście bezpieczeństwa i spójności transportowej. Efektem tych działań było utworzenie nowego Europejskiego Korytarza Transportowego Morze Bałtyckie - Morze Czarne - Morze Egejskie, który łączy państwa wschodniej flanki i wzmacnia integrację infrastrukturalną w osi Północ-Południe.

Zadania do realizacji na kolejne lata:

Jednym z najważniejszych priorytetów pozostaje realizacja i rozliczenie Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

Zgodnie z założeniami KPO, wskaźniki i kamienie milowe muszą zostać osiągnięte do dnia 31 sierpnia 2026 roku. W zakresie realizacji KPO MI koordynuje prace w zakresie wdrażania reform i inwestycji transportowych. Wszystkie kamienie milowe i wskaźniki, do których realizacji było zobligowane MI zostały osiągnięte w terminie i rozliczone z KE. Kontynuowane są prace nad osiągnięciem pozostałych kamieni milowych i wskaźników.

### **W zakresie gospodarki wodnej.**

Do najważniejszych działań należą:

1. „Projekt ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły”.

W 2025 r. skończył się „Projekt ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły” realizowany od 2015 r. W ramach Projektu wykonano priorytetowe zadania w zakresie ochrony przeciwpowodziowej na wybranych obszarach dorzecza Wisły i Odry, wzmacniano także potencjał w zakresie prognozowania zjawisk powodziowych na terenie południowej i zachodniej Polski. Całkowity koszt Projektu to 1,2 mld €. Ze środków Projektu wybudowano m.in. cztery suche zbiorniki w Kotlinie Kłodzkiej (Roztoki, Krosnowice, Szalejów oraz Boboszów), które przyczyniły się do ograniczenia strat w regionie w trakcie ubiegłorocznej powodzi.

2. Zadania inwestycyjne realizowane w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS).

W ramach programu FEnIKS na lata 2025 – 2030 zgłoszono zadania o charakterze inwestycyjnym o wartości 2,94 mld zł do realizacji przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP). Dodatkowo, w wyniku działań Ministerstwa Infrastruktury, na liście projektów uwzględniono nowe inwestycje - z obszarów dotkniętych powodzią we wrześniu 2024 r. Co więcej, umożliwiono finansowanie przygotowania kompletu niezbędnej dokumentacji dla kolejnych projektów przeciwpowodziowych (tzw. projekty przygotowawcze), aby były gotowe do wykonania w następnej perspektywie finansowej. Aktualnie trwają prace nad przygotowaniem listy projektów przygotowawczych oraz kryteriów wyboru w ramach naboru.

3. Kluczowe inwestycje w gospodarce wodnej.

W 2024 PGW WP zakończyło 17 inwestycji na łączną kwotę ponad 1,1 mld zł. Inwestycje dotyczyły m.in. budowy zbiorników, modernizacji jazów, poprawy parametrów technicznych wałów przeciwpowodziowych, zwiększenia zdolności retencyjnych cieków, przebudowy śluz oraz budowy przepławek. Ważniejsze inwestycje zakończone w 2024 r. :

- Zabezpieczenie przed powodzią miasta Krosno Odrzańskie; wartość około 162 mln zł;

- Budowa i przebudowa infrastruktury związanej z rozwojem funkcji gospodarczych na szlakach wodnych Wielkich Jezior Mazurskich wraz z budową śluzy „Guzianka II” i remontem śluzy „Guzianka I”; wartość około 137 mln zł;
  - Rozbudowa lewego i prawego wału rzeki Biała gm. Tarnów m. Tarnów; wartość około 63 mln zł.
- Dotychczas w 2025 r. zakończono realizację następujących inwestycji:
- 3A.2/3.1 Zwiększenie zabezpieczenia powodziowego w dolinie rzeki Serafy - zbiornika Malinówka 3, wartość około 15 mln zł;
  - 1B.1/1(b) Przebudowa mostu drogowego w Krośnie Odrzańskim wraz z dojazdami, wartość około 115 mln zł;
  - Modernizacja obiektów zbiornika wodnego Wisła Czarne - drenaż skarpy odpowietrznej, przelew stokowy, sieć piezometrów – etap I i II, wartość ponad 15 mln zł;
4. Realizacja zadań wynikających z czterech dyrektyw: Ramowej Dyrektywy Wodnej, Dyrektywy w sprawie wód podziemnych, Dyrektywy w sprawie substancji priorytetowych oraz Dyrektywy Powodziowej.  
Te zadania obejmują działania dotyczące realizacji zadań związanych z przygotowaniem i aktualizacją planu przeciwdziałania skutkom suszy, planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, planów zarządzania ryzykiem powodziowym oraz monitorowania realizacji działań zawartych w tych dokumentach.
  5. Cel dotyczący zapewnienie warunków do skutecznego funkcjonowania systemu ochrony przed powodzią.  
W chwili obecnej najważniejsza jest realizacja działań mających na celu usuwanie skutków powodzi z września 2024 r. Jednocześnie kontynuowane są prace dotyczące wdrożenia tzw. Dyrektywy Powodziowej. Dyrektywa ta jest implementowana do prawodawstwa polskiego poprzez ustawę – Prawo wodne, a jej celem jest ograniczenie potencjalnych negatywnych skutków powodzi dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej.
  6. Przeciwdziałanie skutkom suszy.  
Działania na poziomie kraju są realizowane zgodnie z planem przeciwdziałania skutkom suszy w myśl art. 184 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. Plan przeciwdziałania skutkom suszy obejmuje okres od 2021 do 2027 r. Za jego wdrożenie odpowiadają organy administracji rządowej, samorządowej oraz PGW WP.
  7. Przedłożono Radzie Ministrów Sprawozdanie z wykonania Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych w latach 2022 i 2023;
  8. Zakończenie prac nad Sprawozdaniem z realizacji dyrektywy 91/676/EWG (azotanowej) w latach 2020 – 2024 oraz przekazanie dokumentu do Komisji Europejskiej o wypełnieniu przez Polskę obowiązku raportowego z realizacji dyrektywy azotanowej za lata 2020 – 2024.

9. Zapewnienie skutecznej realizacji priorytetów Prezydencji Polskiej w Radzie UE w zakresie gospodarki wodnej, w szczególności przez udział w spotkaniach negocjacyjnych.
10. Zapewnienie ochrony i racjonalnego wykorzystania wód transgranicznych w ramach działalności komisji transgranicznych.

W latach 2023 -2025 Ministerstwo Infrastruktury w ramach prac legislacyjnych:

- 1) opracowało i wdrożyło ustawę z dnia 24 stycznia 2025 r. zmieniającą ustawę – Prawo wodne oraz ustawę o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 216). Ta ustawa miała na celu zwiększenie limitu dla służb państwowych. Odpowiednie dofinansowanie umożliwi modernizację oraz prawidłowe wykonywanie zadań. Na ten cel Rząd przeznaczy w latach 2025-2028 - 282,8 mln zł.
- 2) w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów we współpracy z innymi resortami, w tym z Ministerstwem Infrastruktury, wypracowano propozycje zmian przepisów, które zostały określone w ustawie z dnia 9 maja 2025 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2025 r. poz. 680) tzw. ustawy powodziowej. Ustawa weszła w życie w dniu 27 maja ubr. Ustawa zawiera szereg rozwiązań związanych z gospodarką wodną, w tym z uwagi na fakt, że liczne obiekty przeciwpowodziowe uległy uszkodzeniu lub zniszczeniu w wyniku powodzi, wprowadzono ułatwienia procesu odbudowy i modernizacji obiektów przeciwpowodziowych przez usprawnienie procedur administracyjnych. Rząd w tym zakresie podejmuje działania, aby infrastruktura przeciwpowodziowa jak najszybciej została przywrócona do odpowiedniego stanu – tak by zapewnić odpowiednie przygotowanie przed zagrożeniem powodziowym.

Ustawa wprowadziła:

- a) możliwość jednorazowych (realizowanych tylko w 2025 r.) wykupów przez PGW WP nieruchomości zabudowanych budynkami, które zostały znacznie zniszczone w wyniku powodzi (w takim stopniu, że są przeznaczone do rozbiórki);
  - b) coroczne wykupy przez PGW WP nieruchomości w szczególnie uzasadnionych przypadkach, co do zasady na części obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, ujęte w dodawanym art. 258a ustawy – Prawo wodne;
  - c) instrumenty prawne systemowej kontroli zagospodarowania obszarów szczególnego zagrożenia powodzią – by zapobiegać powstawaniu nielegalnej zabudowy na obszarach zagrożonych powodzią;
- 3) opracowało i prowadziło pracę legislacyjną nad ustawą o zmianie ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków oraz niektórych innych ustaw.

Przedmiotowy projekt ustawy transponował dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2184 z dnia 16 grudnia 2020 r. w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi, której celem jest ochrona życia ludzkiego poprzez zwiększenie dostępu do czystej i zdrowej wody. Ustawę opracowaną przez

Ministerstwo Infrastruktury przyjęła Sejm, jednak nie weszła ona w życie z uwagi na veto Pana Prezydenta.

Główne priorytety, zamierzenia i projekty na lata 2025-2027 to:

1. W II połowie 2025 r. PGW WP pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury rozpoczęło prace nad opracowaniem programu wieloletniego ustanowionego przez Radę Ministrów pn. „Ochrona przeciwpowodziowa Żuław Wiślanych”. Program ten przyczyni się do zwiększenia środków przeznaczanych na zadania inwestycyjne i utrzymaniowe na Żuławach Wiślanych. Obecnie dobiega końca etap uzgodnień wewnątrzresortowych ww. projektu.
2. Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje do realizacji kolejny projekt przy udziale Banku Światowego i Banku Rozwoju Rady Europy - „Projekt budowania odporności na zmiany klimatu w gospodarce wodnej”. Realizacja Projektu planowana jest na lata 2027-2033. Szacunkowa kwota to ok. 1,5 mld €. Projekt będzie chronił ludność i gospodarkę przed skutkami powodzi, zwłaszcza na szczególnie narażonych na to zjawisko obszarach. Aktualnie trwają uzgodnienia pomiędzy bankami a stroną polską.
3. Przegląd i aktualizacja planu przeciwdziałania skutkom suszy, planów zarządzania ryzykiem powodziowym oraz planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, kluczowych dokumentów planistycznych w gospodarce wodnej.

Zamierzenia zaplanowane na lata 2026-2027.

1. Transpozycja do polskiego prawa dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3019 z dnia 27 listopada 2024 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (wersja przekształcona).
2. Przedłożenie Radzie Ministrów do zatwierdzenia kolejnej, siódmej aktualizacji Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych.
3. Opracowanie i przedłożenie Radzie Ministrów Sprawozdania z wykonania Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych w latach 2024 i 2025.
4. Zapewnienie ochrony i racjonalnego wykorzystania wód transgranicznych poprzez organizację posiedzeń komisji transgranicznych, z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i przedstawicieli instytucji podległych, na których zostaną podpisane protokoły i zebrane wkłady rzeczowe z narad grup roboczych.

Kontynuowanie i zakończenie prac legislacyjnych nad następującymi projektami ustaw:

1. Projektem ustawy o zmianie niektórych ustaw wspierających bezpieczeństwo i zrównoważony rozwój rzeki Odry.  
Ustawa ma na celu usprawnienie procesu inwestycyjnego oraz zapewnienie dodatkowych środków finansowych na realizację inwestycji powodziowych, renaturyzacyjnych, działań renaturyzacyjnych, a także grupy innych działań mogących zapewnić poprawę stanu środowiska rzeki Odry, w celu doprowadzenia do jak najszybszego oraz najefektywniejszego samooczyszczania się wód. Ponadto projekt ustawy zawiera propozycję ustanowienia specjalnego cyklicznego przeglądu pozwoleń wodnoprawnych oraz pozwoleń zintegrowanych. Projekt zakłada także likwidację Inspekcji Wodnej jako wyodrębnionej formacji na rzecz wzmocnienia potencjału personalnego i finansowego kontroli w gospodarowaniu wodami.

2. Projektem ustawy o zmianie ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków, ustawy Prawo wodne oraz ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

Ustawa ma na celu częściowy powrót do uregulowań obowiązujących przed wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 27 października 2017 r. o zmianie ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę oraz zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz.U. poz. 2180). Kluczową zmianą jest ponowne przypisanie radzie gminy wyłącznej kompetencji do zatwierdzania taryf za wodę i ścieki.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu