



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.81.2026

Warszawa, 01 czerwca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 17079 z dnia 13 maja 2026 r. postów na Sejm RP – pana Tomasza Piotra Nowaka i pana Krzysztofa Gadowskiego, przekazuję odpowiedź na pytania z pierwszej części interpelacji - skierowane do Ministra Infrastruktury.

Odnosząc się do sprawy inwestycji infrastrukturalnych obecnie planowanych lub realizowanych z uwzględnieniem potrzeb transportu zeroemisyjnego, informuję, że rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (tzw. AFIR) nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia warunków do rozmieszczenia infrastruktury ładowania zgodnie z tym rozporządzeniem. Rozporządzenie dotyczy zarówno transportu drogowego, lotniczego jak i morskiego i śródlądowego, zarówno w zakresie energii elektrycznej jak i wodoru. Z uwagi na skalę, w największym stopniu dotyczy jednak infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych bateryjnych, rozmieszczonej na sieci drogowej TEN-T. W Polsce docelową sieć drogową TEN-T przede wszystkim utworzą autostrady i drogi ekspresowe wskazane w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Sieć ta docelowo osiągnie ponad 8 tys. kilometrów. Obecnie wybudowano nieco ponad 5,5 tys. km dróg. Oznacza to, że docelowa sieć TEN-T nadal jest w budowie, co stanowi dodatkowe wyzwanie związane z realizacją celów wskazanych w rozporządzeniu AFIR – szczegółowa mapa stanu budowy docelowej sieci drogowej jest dostępna na stronie GDDKIA pod linkiem: <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>.

Kolejnym wyzwaniem jest fakt, że na MOP wydierżawionych przed wejściem w życie wymogów AFIR (a właściwie przed 2022 rokiem, kiedy już znane były pierwsze propozycje KE w tym zakresie) wymagania umowne względem elektromobilności nie przystają do wymogów zawartych w AFIR. Decyzja o lokalizowaniu na tych MOP ogólnodostępnych stacji ładowania należy w tych wypadkach do biznesowych decyzji dzierżawców. Niemniej jednak w miarę możliwości GDDKIA podejmuje działania, które mają na celu dzierżawę będących w swojej dyspozycji MOP pod budowę ogólnodostępnych stacji ładowania. W budowie (po rozstrzygniętych przetargach) jest 40 MOP spełniających wymogi AFIR:

Na autostradach są to:

A1 - Stobiecko Szlacheckie Wschód i Zachód, Gorzelanka Wschód i Zachód, Starcza Wschód i Zachód, Wierzchowisko Wschód i Zachód,

A2 - Ostrów Kania Północ i Południe, Ciosny Północ i Południe,

A4 - Prószków, Krajków Północ i Paszczyzna Południe.

Na drogach ekspresowych są to:

S3 - Lisiny Wschód i Zachód, Przybiernów Wschód i Zachód,

S6 - Kamień Północ i Południe,

S7 - Widoma Wschód i Zachód, Zbójcka Góra, Peptowo Wschód i Zachód,

S8 - Ochędzyn i Niwiska,

S17 - Niwa Babicka i Pilawa,

S19 - Obroki Wschód i Zachód, Kamień Wschód i Zachód, Janów Lubelski Wschód i Zachód,

S61 - Górki Wschód i Zachód, Niekrasy Wschód i Zachód.

GDDKIA planuje na ten rok ogłoszenie przetargów na kolejne 65 lokalizacji z uwzględnieniem budowy ogólnodostępnych stacji ładowania zgodnie z rozporządzeniem AFIR.

W kwestii roli resortu infrastruktury w koordynacji rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych informuję, że za wdrożenie postanowień rozporządzenia AFIR odpowiadał Minister Klimatu i Środowiska a po przekształceniu Ministerstwa Przemysłu w Ministerstwo Energii, kluczowy w tym zakresie Departament Elektromobilności, Paliw i Gospodarki Wodorowej został przeniesiony do Ministerstwa Energii. W zakresie programów pomocowych mających na celu osiągnięcie celów transformacji energetycznej transportu nadal właściwy jest Minister Klimatu i Środowiska. Ścieżkę w tym zakresie definiuje przyjęty przez Rząd w 2025 r. dokument pn. *Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury*. Resort infrastruktury ze swojej strony wspiera obydwie te resorty swoją wiedzą odnośnie uwarunkowań na sieci TEN-T drogowej. GDDKIA odpowiada za dzierżawę Miejsc Obsługi Podróżnych zlokalizowanych bezpośrednio na sieci dróg ekspresowych i autostrad będących w zarządzenie GDDKIA. GDDKIA prowadzi na ten temat również dialog z koncesjonariuszami oraz z właścicielami prywatnych parkingów z bezpośrednim przyłączeniem do zarządzanej przez siebie sieci drogowej.

Resort infrastruktury zauważa także, że rozporządzenie AFIR stawia wymagania również 30 węzłom miejskim wskazanym w załączniku drugim do rozporządzenia 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, co jest przedmiotem działań resortu związanych z wdrażaniem ww. rozporządzenia w Polsce.

Mówiąc o obszarze uwarunkowań legislacyjnych dotyczących infrastruktury drogowej w kontekście rozwoju transportu emisyjnego, informuję, że GDDKIA (obok URE, PTPIREE i PSNM) jest jednym z sygnatariuszy Porozumienia dotyczącego rozwoju ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce, podpisanego 24 września 2025 r., podczas Kongresu Nowej Mobilności w Katowicach. Porozumienie, które działa w granicach istniejących przepisów prawnych, ma na celu m.in. wypracowanie najlepszych standardów współpracy pomiędzy administracją drogową, energetyczną a inwestorami w celu umożliwienia posadowienia urządzeń elektroenergetycznych w pasach drogowych, w celu zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania lokalizowanych w pasach drogowych dróg krajowych będących w zarządzenie GDDKIA, w tym autostrad i dróg ekspresowych. Porozumienie zakłada również wspólne opiniowanie nowych oraz nowelizowanych przepisów prawa dotyczących budowy ogólnodostępnych stacji ładowania i ich zasilania z sieci elektroenergetycznej. GDDKIA podczas tej współpracy korzysta z możliwości oferowanych przez art. 39 ust. 3 obecnie obowiązującej ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. z 2025 r. poz. 889). Na ten moment nie są planowane zmiany związane z wyzwaniami elektromobilności w ww. ustawie ani w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), które obowiązuje od dnia 21 września 2022 r. i zmienione zostało rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 września 2025 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1352), które weszło w życie w dniu 22 października 2025 r.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu