



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-1.054.9.2026

Warszawa, 02 czerwca 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17209 Posła na Sejm RP pana Adama Gomoły oraz grupy Posłów na Sejm RP, przedstawiam następujące stanowisko.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13b i art. 13f *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U z 2025 r. poz. 889) korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w:

- 1) strefie płatnego parkowania tj. w tzw. „zwykłej” strefie płatnego parkowania,
- 2) śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, zwanej dalej „ŚSPP”.

Kompetencje w zakresie ustalania ww. stref płatnego parkowania jak i wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w tych strefach oraz wysokości opłaty dodatkowej za nieuiszczenie opłaty za postój w danej strefie – ustawodawca pozostawił właściwym organom samorządu terytorialnego – radzie gminy/miasta, które najlepiej znają potrzeby w zakresie możliwości postoju pojazdów na swoim terenie. W ramach tych kompetencji samorząd może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane, a nawet zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników dróg. Nie oznacza to jednak dowolności w działaniu w przypadku, gdy rada gminy/miasta zdecyduje się na wprowadzenie danej strefy płatnego parkowania. Ograniczenie swobody działania w tym zakresie przez radę gminy/miasta zakreślone jest poprzez jednoznacznie wskazany przez ustawodawcę cel, jakiemu generalnie służy ustanowienie „zwykłej” strefy jak i ŚSPP i w konsekwencji wprowadzenie opłat za postój. Zgodnie z art. 13b ust. 2 *ustawy o drogach publicznych*, „zwykłą” strefę płatnego parkowania

ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Natomiast w myśl art. 13b ust. 2a ww. *ustawy* ŚSPP ustala się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy, lub na obszarze uzdrowiska (strefa ochrony uzdrowiskowej A i B) lub obszarze ochrony uzdrowiskowej (strefa ochrony uzdrowiskowej A i B), jeżeli spełnione są warunki dla utworzenia „zwykłej” strefy, a jednocześnie ustanowienie „zwykłej” strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że podstawowym celem tworzenia ww. stref płatnego parkowania jest zwiększenie rotacji pojazdów na obszarze charakteryzującym się znacznym niedoborem miejsc parkingowych. Opłata za postój nie ma zatem celu fiskalnego lecz ma za zadanie wymuszać rotację pojazdów, tak aby pojazdy nie zajmowały miejsc postojowych np. całodobowo w godzinach, kiedy zapotrzebowanie na postój jest znacznie większe niż liczba miejsc do postoju.

Jeśli chodzi o przeznaczenie środków pochodzących z opłat z za postój w strefach płatnego parkowania należy wskazać, że zgodnie z obowiązującym art. 40a ust. 1 i 1a *ustawy o drogach publicznych* opłaty za postój w ww. strefach płatnego parkowania wraz z opłatami dodatkowymi za nieuiszczenia tej opłaty są przekazywane do budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Jedynie w przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym ww. opłaty pobierane przez partnera prywatnego stanowią przychody partnera prywatnego.

Jednocześnie w przypadku ŚSPP w myśl art. 40a ust. 1d *ustawy o drogach publicznych* środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych pobranych z tytułu nieuiszczenia opłaty za postój w tej strefie, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleni i zadrzewienia w gminie. Wskazane zostały zatem cele na jakie samorządy powinny przeznaczyć środki uzyskane z opłat związanych z postojem pojazdów samochodowych w ŚSPP. Dodatkowo należy zauważyć, że w myśl art. 7 ust. 1 *ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego* (Dz. U z 2021 r. poz. 688) źródłem finansowania dróg publicznych są również środki finansowe określone m. in. przepisami *ustawy o drogach publicznych*, a zatem także te pochodzące z opłat za postój w strefach płatnego parkowania.

Reasumując, nie ma całkowitej dowolności w dysponowaniu środkami uzyskanymi z opłat za postój w strefach płatnego parkowania. Zgodnie z prawem, znaczna ich część (zwłaszcza tych ze ŚSPP) musi być przeznaczona wyłącznie na wskazane w *ustawie o drogach publicznych* cele takie jak poprawę transportu zbiorowego czy rozwój zieleni miejskiej. Przy czym, w opinii

resortu infrastruktury samorządy powinny mieć „pewną” swobodę w decydowaniu o przeznaczeniu wpływów z opłat za parkowanie, co pozwala im elastycznie zarządzać mobilnością i bezpośrednio reagować na lokalne wyzwania. Władze lokalne najlepiej znają potrzeby swoich mieszkańców i specyfikę poszczególnych miejscowości. Zatem to one w głównej mierze powinny decydować, czy środki uzyskane zostaną przeznaczone na rozwój transportu publicznego, uspokojenie ruchu, infrastrukturę rowerową czy utrzymanie zieleni, a może także na remont niektórych odcinków dróg publicznych.

Jednocześnie informuję, że Ministerstwo nie monitoruje samorządów pod kątem wykorzystania czy też przeznaczenia środków pochodzących z opłat za postój w strefach płatnego parkowania oraz opłat dodatkowych za nieuiszczenie opłaty za postój. Powierzone samorządowi terytorialnemu zadania publiczne samorząd wykonuje w imieniu własnym, z wyłączeniem zadań zastrzeżonych dla organów administracji rządowej, i na własną odpowiedzialność (art. 16 Konstytucji RP). Oznacza to, że są one wykonywane w sposób samodzielny. Natomiast organem nadzoru nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego (JST) i ich związków pod względem legalności jest wojewoda. Należy wskazać, że zgodnie z art. 85 i art. 86 i art. 88 *ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2026 poz. 662) nadzór nad działalnością gminną sprawowany jest na podstawie kryterium zgodności z prawem. Organami nadzoru są Prezes Rady Ministrów i wojewoda, a w zakresie spraw finansowych - regionalna izba obrachunkowa. Organy nadzoru mają prawo żądania informacji i danych, dotyczących organizacji i funkcjonowania gminy, niezbędnych do wykonywania przysługujących im uprawnień nadzorczych.

Mając powyższe na uwadze resort infrastruktury informuje, że w chwili obecnej, nie przewiduje zmian legislacyjnych, które wprowadziłyby obowiązek przeznaczania dochodów z opłat za postój w strefach płatnego parkowania na ściśle ustawowo określone cele. A obecne przepisy w tym zakresie pozwalają samorządom elastycznie zarządzać mobilnością i bezpośrednio reagować na lokalne wyzwania.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu