



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-1.054.10.2026

Warszawa, 06 lipca 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17678 Pośtąnki na Sejm RP pani Jolanty Zięby-Gzik, przedstawiam następujące stanowisko.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. art. 13 ust. 1 pkt 1 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U z 2025 r. poz. 889 oraz z 2026 r. poz. 815) korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefie płatnego parkowania. A zatem, co do zasady każdy parkując pojazd samochodowy w strefie płatnego parkowania zobowiązany jest ustawowo do uiszczenia stosownej opłaty za postój w strefie płatnego parkowania. Uszczegółowieniem ww. obowiązku są przepisy art. 13b *ustawy o drogach publicznych* określające zasady na jakich rada gminy (rada miasta) może ustanowić poszczególne strefy płatnego parkowania oraz zasady na jakich pobiera się opłatę za postój w tych strefach. Tym samym kompetencje w zakresie ustalania ww. stref płatnego parkowania, ustalania wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w tych strefach – ustawodawca pozostawił właściwym organom samorządu terytorialnego – radzie gminy/miasta (art. 13b ust. 3). W ramach tych kompetencji samorząd może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane, a nawet zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników dróg (art. 13b ust. 4 pkt 1 i 2). Ustawodawca nie przesądził jednak, którzy użytkownicy drogi mogliby korzystać z ww. przywilejów w zakresie opłat. Pozostawiono w tym zakresie swobodę właściwemu organowi samorządu, który może w drodze uchwały wprowadzić preferencyjne warunki, a nawet zwolnić niektórych użytkowników dróg z opłaty za postój.

Oczywiście nie oznacza to całkowitej dowolności w działaniu w przypadku, gdy rada gminy/miasta zdecyduje się na wprowadzenie strefy płatnego parkowania. Ograniczenie swobody działania w tym zakresie przez radę gminy/miasta określone jest poprzez jednoznacznie wskazany przez ustawodawcę cel, jakiemu generalnie służy wprowadzenie opłat za postój czyli zwiększenie rotacji parkujących pojazdów lub realizacja lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Zatem podstawowym celem utworzenia strefy płatnego parkowania jest zwiększenie rotacji pojazdów na obszarze charakteryzującym się znacznym niedoborem miejsc parkingowych. Przy czym w praktyce, strefy płatnego parkowania są tworzone w miejscowościach, w których bardzo dobrze funkcjonuje komunikacja publiczna. Opłata za postój wymuszać ma zaś rotację pojazdów, tak aby pojazdy nie zajmowały miejsc postojowych np. całonocowo w godzinach kiedy zapotrzebowanie na postój jest znacznie większe niż liczba miejsc do postoju.

Reasumując w zakresie odpłatności za postój pojazdów na drogach publicznych w strefach płatnego parkowania, z uwagi na cel strefy (tzn. potrzebę rotacji parkujących pojazdów lub realizację lokalnej polityki transportowej), ocena potrzeby i zasadność wprowadzenia zwolnienia z opłat za postój jest dokonywana przez dany samorząd terytorialny, który najlepiej zna potrzeby swoich mieszkańców jak i sytuację w zakresie deficytu miejsc postojowych na zarządzanym przez siebie terenie. Jednocześnie w ramach swoich kompetencji samorząd może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane, a nawet zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników dróg.

Dodatkowo należy pamiętać, 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 myśl art. 40a ust. 1d *ustawy o drogach publicznych* środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania (ŚSPP), 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.

Biorąc powyższe pod uwagę, w ocenie resortu infrastruktury, w obecnym stanie prawnym samorządy mogą wprowadzić preferencyjne warunki w zakresie opłat za postój w strefach płatnego parkowania dla niektórych użytkowników drogi np. dla Honorowych Dawców Krwi lub Zasłużonych Honorowych Dawców Krwi. Przy czym resort infrastruktury nie

posiada informacji w zakresie liczby samorządów w Polsce które wprowadziły takie preferencyjne rozwiązanie dla krwiodawców. W opinii resortu infrastruktury samorządy powinny mieć swobodę w decydowaniu o wprowadzeniu bądź nie np. zerowej stawki opłat dla niektórych użytkowników drogi. W związku z czym resort infrastruktury nie przewiduje wprowadzenia wytycznych/rekomendacji w tym zakresie. Władze lokalne najlepiej bowiem znają potrzeby swoich mieszkańców i specyfikę poszczególnych miejscowości w zakresie możliwości postojowych. Zatem to one powinny decydować o warunkach na jakich wprowadzają wszelkie zwolnienia bądź preferencje w zakresie opłat za postój w ustanowionej na swoim terenie strefie płatnego parkowania.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu