



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja

Druk nr 2552
Warszawa, 12 marca 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Mirosława Suchonia.

(-) Izabela Bodnar; (-) Elżbieta Burkiewicz; (-) Żaneta Cwalina-Śliwowska; (-) Sławomir Ćwik; (-) Paulina Hennig-Kloska; (-) Rafał Kasprzyk; (-) Rafał Komarewicz; (-) Aleksandra Leo; (-) Barbara Okuła; (-) Barbara Oliwiecka; (-) Ryszard Petru; (-) Norbert Pietrykowski; (-) Ireneusz Raś; (-) Marcin Skonieczka; (-) Mirosław Suchoń; (-) Ewa Szymanowska; (-) Zbigniew Ziejewski.

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U z 2025 r. poz. 889) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 13 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.”;

2) w art. 13k:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł.”,

b) ust. 2e otrzymuje brzmienie:

„2e. Za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4d lub 4e, skutkujące nieuiszczeniem opłaty elektronicznej wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł.”,

c) w ust. 2f:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nieuiszczeniem opłaty elektronicznej wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł;”,

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uiszczeniem opłaty elektronicznej w niepełnej wysokości wymierza się karę pieniężną w wysokości 750 zł.”,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

- d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2, wymierza się w wysokości 750 zł.”,
 - e) uchyla się ust. 8c;
- 3) w art. 13naa:
- a) uchyla się ust. 2,
 - b) w ust. 3 i 4 skreśla się wyrazy „i 2”;
- 4) w art. 40a w ust. 1ca oraz w ust. 5 w pkt 3 skreśla się wyrazy „i 2”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z 2025 r. poz. 820, 1006, 1676, 1734, 1843 i 1872) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 100aa:
- a) w ust. 1 w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:
„16) branżowych centrach umiejętności w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej.”
 - b) po ust. 7b dodaje się ust. 7c w brzmieniu:
„7c. W odniesieniu do podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 16 gromadzi się następujące dane:
 - 1) nazwę branżowego centrum umiejętności oraz oznaczenie jego adresu i siedziby;
 - 2) numer identyfikujący branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, umożliwiającą dostęp do obsługi profilu kierowcy zawodowego;
 - 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – o ile posiada;
 - 4) numer identyfikacyjny (REGON) – o ile posiada;
 - 5) o zakazie prowadzenia szkolenia przez branżowe centrum umiejętności;
 - 6) o wpisach i skreśleniach”;
- 2) w art. 100ac w ust. 1:
- a) w pkt 9 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:
„d) 100aa ust. 7c w stosunku do podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 16.”,
 - b) w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:
„16) branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 16 – w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 15 – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 4 i 4a.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 39aa:
 - a) w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) placówkę kształcenia ustawicznego będącą szkołą policealną, o której mowa w art. 136 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzącą kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 tej ustawy, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy D1, D1+E, D i D+E, pod warunkiem posiadania prawa jazdy kategorii B przed przystąpieniem do tego kształcenia.”,
 - b) w ust. 3 w pkt 2 wyrazy: „pkt 2–4” zastępuje się wyrazami: „pkt 2–5”;
- 2) w art. 39b¹ w:
 - a) ust. 1 w pkt 1 wyrazy: „pkt 2–4” zastępuje się wyrazami: „pkt 2–5”,
 - b) ust. 3a po wyrazach: „art.39aa ust. 1 pkt 3” dodaje się wyrazy: „i słuchaczy szkoły policealnej, o której mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 5”;
- 3) w art. 39g w ust. 11 w zdaniu wstępnym po wyrazie: „Przedsiębiorca” dodaje się wyrazy: „oraz branżowe centrum umiejętności”.

Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2025 r. poz. 1226, 1676, 1872 i z 2026 r. poz. 180) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 21 w ust. 3 w pkt 2 dodaje się wyrazy: „, , albo” i pkt 3 w brzmieniu:
„3) słuchacz szkoły policealnej w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania umiejętności kierowania pojazdem silnikowym”;
- 2) w art. 26 ust. 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące działalność w dziedzinie zawodowej transport drogowy, spedycja, logistyka, diagnostyka i naprawa

pojazdów, elektromobilność lub przemysł motoryzacyjny, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46c ust. 1 tej ustawy;”;

- 3) po art. 26 dodaje się art. 26a w brzmieniu:

„Art. 26a. W przypadku branżowego centrum umiejętności, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a, obowiązki kierownika podmiotu prowadzącego szkolenie, o których mowa w art. 23 ust. 4 oraz art. 27 ust. 2 i 5, wykonuje dyrektor tego branżowego centrum umiejętności.” .

- 4) w art. 29 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a, może prowadzić szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdem silnikowym w formie kursu, po spełnieniu wymagań, o którym mowa w art. 28 ust. 2 pkt 1–3.

- 5) w art. 29 ust. 3 we wprowadzeniu wyrazy „ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „ust. 1–2a”;

- 6) w art. 30 ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jednostkę wojskową, jednostkę organizacyjną służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, szkołę oraz branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a, po otrzymaniu informacji, o której mowa w art. 29 ust. 3 pkt 1;”;

- 7) w art. 47:

- a) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Nadzór nad szkoleniem osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami, prowadzonym przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a, sprawuje starosta właściwy ze względu na siedzibę tego podmiotu.”

- b) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Jednostka organizacyjna albo organ, o których mowa w ust. 1–3a, w ramach nadzoru:”;

- 8) w art. 82 w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) kandydat szkoły policealnej, w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe przewiduje przygotowanie do uzyskania

umiejętności kierowania pojazdem silnikowym w zakresie prawa jazdy kategorii D.”;

- 9) w art. 83a po wyrazach: „pkt 3” dodaje się wyrazy: „i 5”;
- 10) w art. 93a ust. 1 wyrazy: „praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym” zastępuje się wyrazami: „praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6.”;
- 11) w art. 103 w ust. 1 w pkt 5 wyrazy „art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7” zastępuje się wyrazami „art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5, 7 lub 9”;
- 12) art. 104a w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7” zastępuje się wyrazami „art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5, 7 lub 9”.

Art. 5. W ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.1997, z 2002 r. poz. 1002 oraz z 2025 r. poz. 1676) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w pkt 7 w zakresie art. 39c ust. 4 po pkt 2 dodaje się przecinek i pkt 3 w brzmieniu:
„3) przez branżowe centrum umiejętności, dla którego wojewoda wydał decyzję o zakazie prowadzenia szkolenia”;
- 2) w art. 23:
 - a) w ust. 1:
 - w zdaniu wstępnym po wyrazach: „kierownik ośrodka szkolenia” dodaje się wyrazy: „albo dyrektor branżowego centrum umiejętności”,
 - w pkt 2 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:
„ba) numer identyfikujący branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, umożliwiający dostęp do obsługi profilu kierowcy zawodowego,”
 - b) w ust. 3 po wyrazach: „kierownik ośrodka szkolenia” dodaje się wyrazy: „albo dyrektor branżowego centrum umiejętności”;
- 3) po art. 24 dodaje się art. 24a w brzmieniu:

„24a. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 21, wojewoda przekazuje do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i na bieżąco aktualizuje następujące dane dotyczące branżowego centrum umiejętności:

 - 1) nazwę branżowego centrum umiejętności oraz oznaczenie jego adresu;

- 2) numer identyfikujący branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, umożliwiającą dostęp do obsługi profilu kierowcy zawodowego;
- 3) datę nadania numeru identyfikującego branżowe centrum umiejętności
- 4) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – o ile posiada;
- 5) numer identyfikacyjny (REGON) – o ile posiada;
- 6) datę wydania zakazu prowadzenia szkolenia.”

Art. 6. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768) w art. 27 wyrazy „20 września 2026 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2028 r.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1676, z 2026 r. poz. 180):

- 1) w art. 1 w pkt 12 w lit. a w tiret drugie wyrazy „art. 91 ust. 3 pkt 1” zastępuje się wyrazami „art. 91 ust. 4 lub ust. 5”;
- 2) w art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Art. 16. Do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii B przed dniem stosowania rozdziału 14 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się przepisy dotychczasowe.”.

Art. 8. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane w tym okresie na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 9. 1. Niewykorzystane środki wniesione na poczet opłaty elektronicznej w trybie przedpłaty oraz środki złożone na poczet zabezpieczenia ustanowionego w formie pieniężnej w przypadku trybu płatności okresowej z zabezpieczeniem powiązane z pojazdami, które na mocy niniejszej ustawy przestały podlegać obowiązkowi uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, podlegają zwrotowi na wniosek złożony w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Do wniosku stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2025 r. poz. 889).

2. W przypadku gdy wniosek, o którym mowa w ust. 1, nie został złożony w terminie, o którym mowa w ust. 1, niewykorzystane środki wniesione na poczet opłaty elektronicznej nie podlegają zwrotowi i stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 10. Szef Krajowej Administracji Skarbowej usuwa z rejestru uiszczających opłatę elektroniczną, o którym mowa w art. 13ia ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, dane dotyczące pojazdów, których nie dotyczy obowiązek uiszczania opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, a jeżeli właścicielowi, posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu nie są przypisane inne pojazdy samochodowe – usuwa również pozostałe dane, o których mowa w art. 13ia ust. 2 tej ustawy.

Art. 11. Nie wszczyna się postępowania administracyjnego na podstawie art. 13k ustawy zmienianej w art. 1, w odniesieniu do pojazdów, które na mocy niniejszej ustawy przestały podlegać obowiązkowi uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, a wszczęte umarza się, jeżeli naruszenie zostało popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 12. Ustawa wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 2 i art. 5 pkt 1, które wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 21 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 2) art. 3 pkt 1 i 2, art. 4 oraz art. 6, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia
- 3) art. 3 pkt 3 i art. 5 pkt 2 i 3 oraz art. 7, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

1. *ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,*
2. *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;*
3. *ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;*
4. *ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,*
5. *ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw,*
6. *ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw,*
7. *ustawie z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.*

Ad 1. Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

Przewidziane w art. 1 projektu ustawy zmiany wynikają z chęci poprawy sytuacji właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, którzy jednocześnie wykorzystują przyczepy (np. przyczepy kempingowe) tworząc zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Poprawa sytuacji nastąpi poprzez wyłączenie ich z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za przejazd tych pojazdów po drogach publicznych, w sytuacji, kiedy wchodzi one w skład zespołu pojazdów, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.

Należy wyjaśnić, że obecnie obowiązujące w Polsce przepisy przewidują obowiązek uiszczania opłaty elektronicznej za przejazd po określonych drogach krajowych lub ich odcinkach, pozostających w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Opłata elektroniczna stanowi opłatę infrastrukturalną w rozumieniu dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy, czyli opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury. Opłatę elektroniczną ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu i stawki opłaty elektronicznej za kilometr dla danej kategorii pojazdu. Przy czym w celu poboru opłat wyodrębnia się trzy kategorie pojazdów:

- 1) pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;

- 2) pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 3) autobusy.

Organem odpowiedzialnym za pobór opłaty elektronicznej jest Szef Krajowej Administracji Skarbowej (KAS), natomiast organem odpowiedzialnym za naruszenia dotyczące obowiązku uiszczania opłaty – Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD). Pobór opłat odbywa się za pośrednictwem systemu teleinformatycznego e-Toll, opartego na technologii pozycjonowania satelitarnego. Zgodnie zaś z art. 40a *ustawy o drogach publicznych* środki uzyskane z opłaty elektronicznej trafiają na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, skąd przeznacza się je na budowę i przebudowę dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłaty elektronicznej.

Art. 1 pkt 1 projektu ustawy wprowadza zmianę w art. 13 ust. 1 *ustawy o drogach publicznych*, polegającą na modyfikacji pkt 3, określającego jeden z rodzajów opłat, do jakich są zobowiązani korzystający z dróg publicznych – tj. opłaty elektronicznej za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, za które uważa się także zespół pojazdów. W brzmieniu nadanym w projekcie ustawy za pojazd taki uważać się także „zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej”. Tym samym wyłącza się możliwość, aby w skład zespołu pojazdów wchodził pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony. Zgodnie z obecnie obowiązującym przepisem, opłatę elektroniczną należy uiścić za przejazd zespołu pojazdów o masie powyżej 3,5 tony składającego się także z pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony oraz przyczepy. Zgodnie z *projektem ustawy* obowiązek dla pojazdów poniżej 3,5 tony zostanie wyłączony.

Zmiana jest spójna z przepisami *dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy* (dalej: *dyrektywa 99/6*) zmienionej *dyrektywą 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* (dalej: *dyrektywa 2022/362*). Dyrektywa 2022/362 zmieniła definicję „pojazdu” ze słowniczka w art. 2 dyrektywy 1999/62, za który uważa się obecnie jedynie „przegubowy zespół pojazdów”, co może odnosić się tylko do pojazdów o masie powyżej 3,5 tony.

W konsekwencji wprowadzenia ww. zmiany w art. 1 w pkt 1 *projektu ustawy* w kolejnych pkt 2 - 4 *projektu ustawy* (art. 13k oraz z art. 13naa *ustawy o drogach publicznych*) proponuje się usunięcie wszystkich sankcji (kary pieniężne i kary grzywny), których przedmiotem jest zespół pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożony z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony. Zmiany te wynikają zatem z wyłączenia z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej zespołów pojazdów, w których skład wchodzi pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony w systemie kar za niedopełnienie obowiązków związanych uiszczaniem opłaty elektronicznej oraz z rejestracją w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej (SPOE KAS). Tym samym kary pieniężne związane z pojazdami o maksymalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony zostały usunięte z przepisów art. 13k i 13naa *ustawy o drogach publicznych*.

Ad 2. Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

Przygotowana propozycja zmiany przepisów ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu potrzebę pilnego uzupełnienia odpowiednich przepisów w związku z wprowadzeniem możliwości prowadzenia odpowiedniej kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego przez branżowe centra umiejętności ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1667).

Zgodnie z wprowadzonymi zmianami w art. 39aa ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym rozszerzono zakres pomiotów szkolących kierowców zawodowych w ramach kwalifikacji wstępnej oraz szkolenia okresowego przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące działalność w dziedzinach zawodowych związanych z transportem drogowym, spedycją, logistyką oraz przemysłem motoryzacyjnym. Nadzór nad prowadzeniem tego szkolenia sprawuje wojewoda właściwy ze względu na siedzibę BCU. W celu zachowania spójności danych odwzorowanych w Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) niezbędne jest uregulowanie zasad przekazywania odpowiednio danych do CEK zarówno przez BCU jak i wojewodę.

Ad 3. Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Proponowana zmiana wprowadza ułatwienia w zakresie prowadzenia szkoleń przez BCU dla

kierowców zawodowych poprzez dopuszczenie możliwości korzystania z symulatorów lub jazdy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy (ODTJ). W sytuacji nieposiadania miejsca przeznaczonego do jazdy w warunkach specjalnych BCU będzie miało możliwość korzystania z urządzeń technicznych do symulowania jazdy w warunkach specjalnych lub zawarcia umowy na przeprowadzenie odpowiednich zajęć z ODTJ w zakresie takiej jazdy.

Zaproponowano również zmiany związane z wprowadzeniem nowego zawodu technika mobilności drogowej osób i przygotowaniem słuchaczy szkoły policealnej do uzyskania tego zawodu wraz z certyfikatem kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

W związku z powyższym proponuje się zmiany w art. 39aa w ust. 1 i 3 oraz art. 39b¹ ustawy o transporcie drogowym, które zapewnią szkolenie osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy w ramach szkolnictwa branżowego, prowadzone przez placówkę kształcenia ustawicznego będącą szkołą policealną, prowadzącą przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy D1, D1+E, D i D+E.

Ad 4. Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami

Projekt ustawy zmienia przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, uzupełniając je o regulacje dotyczące szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami, przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

Należy podkreślić, że odbiorcami szkoleń oferowanych przez branżowe centra umiejętności będzie szerokie grono odbiorców, w tym m.in.: uczniowie szkół zawodowych, czy pracownicy firm działających w branży transportowej. Należy podkreślić, że szkolenie kandydatów na kierowców przez branżowe centra umiejętności będzie stanowiło odpowiedź na realne potrzeby rynku pracy w obszarze transportu drogowego.

Ponadto uzupełnienie przepisów ustawy o kierujących pojazdami jest związane ze zmianami w przedmiotowym zakresie, w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, które zostały wprowadzone ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1676) poprzez:

- 1) doprecyzowanie terminologii dotyczącej praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym oraz

- 2) uzupełnienie przepisów dotyczących zatrzymywania prawa jazdy za kierowanie pojazdem powodując celowy poślizg kół (drift) (art. 103 ust. 1 pkt 5 – decyzji o cofnięciu uprawnień zna 5 lat za kierowania pojazdem silnikowym pomimo wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy na 3 miesiące oraz art. 104a ust. 1 pkt 2 – zawieszeniu w tym czasie uprawnień do kierowania pojazdami).

Przepisy dotyczące zatrzymywania prawa jazdy za drift zostały dodane przepisami ustawy z dnia 4 grudnia 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz.U. 2025 poz. 1872), uchwaloną w oparciu o projekt ustawy procedowany z inicjatywy Ministerstwa Sprawiedliwości.

Ad 5. Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw

Zaproponowane zmiany stanowić będą podstawę prawną do:

- 1) cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej przez wojewodę, wydanego przez BCU, dla którego wojewoda wydał decyzję o zakazie prowadzenia szkolenia,
- 2) przekazywania na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego określonych danych i informacji przez BCU do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych w CEK.

Do dnia wdrożenia ww. rozwiązań technicznych organ, który utworzył profil kierowcy zawodowego, przekazuje odpowiednie informacje do CEK (np. o wydanym lub cofniętym świadectwie kwalifikacji zawodowej), natomiast wojewoda lub upoważniony przez niego pracownik urzędu wojewódzkiego w przypadku, w którym cofa to świadectwo, wprowadza odpowiednie informacje do profilu kierowcy zawodowego.

Ad 6. Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw

W art. 6 projekt ustawy – przewiduje się zmianę w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768) polegającą na wydłużeniu czasowego zachowania w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) tj.:

- 1) *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.),
- 2) *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.).

i tym samym wydłużenie czasu na wydanie nowego rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej określającego:

- 1) wzory, znaczenia i zakresy obowiązywania znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym,
- 2) wzory lub rodzaje i zakresy stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 3) warunki, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, podstawowe warunki sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym.

W myśl ww. art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym mają zachować moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a tej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 20 września 2026 r. i mogą być w tym czasie zmieniane.

Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace nad wydaniem nowych aktów wykonawczych. Na zlecenie MI konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie opracowało analizę 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. Jednakże, ze względu na konieczność weryfikacji prawie tysiąca stron wyników analizy przygotowanej przez Instytut, opracowanie na jej podstawie projektu rozporządzenia oraz kilkunastu szczegółowych wzorców i standardów w tak krótkim czasie jest fizycznie niemożliwe. Obecnie nie jest zatem możliwe wydanie nowych regulacji o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania (uczestnicy ruchu drogowego, producenci i dystrybutorzy znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem i sprawujące nadzór

nad zarządzaniem ruchem, odpowiednie służby, w tym m. in. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa itd.) w pierwotnie wskazanym terminie. W związku z powyższym proponuje się wydłużenie ww. terminu na 31 grudnia 2028 r. Należy w tym miejscu podkreślić, że jest to termin graniczny, co nie oznacza, że nowe przepisy nie zostaną wydane wcześniej. Jednak, przede wszystkim ze względu na szeroki zakres konsultacji społecznych projektu rozporządzenia, istnieje realne ryzyko, że proces ten będzie długotrwały. Reasumując, z uwagi na techniczny i skomplikowany charakter nowego aktu wykonawczego, a także mając na uwadze konstytucyjną zasadę ochrony zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, zachodzi konieczność przedłużenia terminu określonego w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw. Jednocześnie wydłużenie okresu, w jakim zachowują moc ww. przepisy wykonawcze, pozwoli na dokończenie prac nad nowym rozporządzeniem oraz możliwości przeprowadzenia szczegółowych analiz i uzgodnień z przedstawicielami poszczególnych branż celem opracowania optymalnych regulacji.

W związku ze zmianami przewidzianymi w art. 1 *projekt ustawy* proponuje się wprowadzenie przepisów przejściowo-dostosowujących tj. **art. 8-12 projektu ustawy**.

Ad 7. Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Art. 7 projektu ustawy – ma charakter porządkowy. W **pkt 1** wprowadza się zmianę w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit f ustawy Prawo o ruchu drogowym, która ma na celu usunięcie błędnego odesłania do art. 91 ust. 3 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami, który w obecnym brzmieniu nie formułuje żadnego zakazu. Zakazy, do których pierwotnie odsyłał projekt ustawy są określone w art. 91 ust. 4 lub 5. Projektowane zmiany mają na celu kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań na drodze wśród „młodych kierowców”.

W **pkt 2** doprecyzowuje się, że okresowi próbnemu, o którym mowa w znowelizowanym rozdziale 14 ustawy o kierujących pojazdami, będą podlegać wszyscy, którzy przed dniem rozpoczęcia stosowania tych przepisów (tj. przed 4 września 2026 r.) nie uzyskali prawa jazdy kategorii B. Powyższa zmiana jednoznacznie określa, że uzyskanie uprawnień do kierowania innymi pojazdami niż w zakresie kategorii B (np. kat. A, AM, B1 lub T) nie wyłącza stosowania nowych rozwiązań dotyczących okresu próbnego. Jednocześnie proponowane brzmienie nie pozostawia wątpliwości, że prawo nie działa wstecz, a zatem nowe przepisy będą miały zastosowanie do zdarzeń zaistniałych po rozpoczęciu stosowania tych przepisów, co ma na celu

ochronę bezpieczeństwa prawnego obywateli.

Art. 8 projektu ustawy przewiduje utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 *ustawy o drogach publicznych*. Zmiana upoważnienia ustawowego, o którym mowa w art. 40a ust. 5 jest konsekwencją zmiany przewidzianej w art. 1 w pkt 1 *projektu ustawy*. Zaś okres 12 miesięcy jest wystarczający do wydania nowych przepisów wykonawczych.

Art. 9 projektu ustawy przewiduje zwrot środków pozostających na koncie użytkownika, powiązanych z pojazdami, które na mocy niniejszej nowelizacji ustawy o drogach publicznych przestały podlegać obowiązkowi uiszczenia opłaty elektronicznej. Zwrot jest dokonywany na wniosek składany w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych środki powinny zostać zwrócone w sposób, w jaki zostały wniesione, a jeśli nie ma takiej możliwości, zwrot jest dokonywany na wskazany przez korzystającego z dróg publicznych rachunek bankowy lub rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej. Powyższy mechanizm ma również zastosowanie do środków złożonych na poczet zabezpieczenia ustanowionego w formie pieniężnej w przypadku trybu płatności okresowej z zabezpieczeniem.

Art. 10 projektu ustawy nadaje Szefowi KAS upoważnienie do usuwania nieaktywnych danych pojazdu ze SPOE KAS, a w przypadku braku innych pojazdów przypisanych do konta użytkownika, również pozostałych danych, o których mowa w art. 13ia ust. 2, to znaczy dotyczących urządzeń mobilnych, służących do przekazywania danych, trybu wnoszenia opłaty elektronicznej oraz wnoszonego zabezpieczenia, a także kierujących, mogących wykonywać przejazdy.

Art. 11 projektu ustawy przewiduje zasadę, zgodnie z którą potencjalne naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, które zostały dokonane przed wejściem w życie projektowanej ustawy dotyczące pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, nie będą skutkowały wszczynaniem postępowań. Taka konstrukcja przepisu przejściowego ma na celu jak najszybsze wprowadzenie do praktyki stosowania nowych przepisów, czyli niekarania właścicieli takich pojazdów a także odciążenie GITD oraz KAS w zakresie badania

zdarzeń, które na mocy nowego prawa nie będą objęte sankcjami. Podobnie w przypadku postępowań już wszczętych, ale niezakończonych decyzją ostateczną projekt ustawy przewiduje umorzenie takich postępowań dotyczących pojazdów, które na mocy niniejszej ustawy przestały podlegać obowiązkowi uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, jeżeli naruszenie zostało popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 12 projektu ustawy ustanawia 60-dniowe *vacatio legis* dla wejścia w życie ustawy, z wyjątkiem przepisu dotyczącego wydłużenie mocy obowiązującej rozporządzeń (art. 6), który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Wskazany 60-dniowy okres jest konieczny dla przeprowadzenia stosownych zmian w systemie teleinformatycznym SPOE KAS i dostosowania go do wyłączenia z obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony.

Odrębne terminy wejścia w życie zostały wyznaczone dla przepisów wymagających wprowadzenia zmian w systemie teleinformatycznych (Centralnej Ewidencji Kierowców) i rozwiązania te wejdą w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 21 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Proponuje się, aby zmiany dotyczące BCU, niewymagające modernizacji CEK, weszły w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Natomiast zasadne jest, aby zmiany porządkowe i doprecyzowujące weszły w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Projektowane rozwiązania wywrą pozytywny wpływ społeczny na użytkowników dróg publicznych, w szczególności na właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, którzy korzystają z przyczep lub naczep oraz na wszystkich użytkownikach ruchu drogowego a także organy zarządzające ruchem. Projektowane rozwiązania przyczynią się do poprawy możliwości szkoleniowych przyszłych kierowców oraz osób zamierzających lub wykonujących przewozy drogowe, poprzez:

- korzystanie z dodatkowych możliwości uzyskiwania kwalifikacji wstępnej lub ukończenia szkolenia okresowego a także ukończenia kursu na prawo jazdy w branżowym centrum umiejętności,
- wprowadzenie dodatkowej możliwości szkolenia w szkołach policealnych w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie kategorii D, uzyskiwania

kwalfikacji wstępnej i wykonywania przewozu osób, a także pełnienia roli zarządzającego w transporcie drogowym.

Projektowane rozwiązania prawne będą miały pozytywne skutki gospodarcze, w tym na Branżowe Centra Umiejętności, tworzone w ramach projekt pn.: „Utworzenie i wsparcie funkcjonowania 120 branżowych centrów umiejętności (BCU), realizujących koncepcję centrów doskonałości zawodowej (CoVEs)”, finansowanego ze środków Krajowego Planu Odbudowy oraz słuchaczy szkoły policealnej kształcących się w kierunku uzyskania nowego zawodu - technika mobilności drogowej osób.

Dostosowanie kształcenia w szkolnictwie branżowym do potrzeb rynku pracy w transporcie drogowym, uregulowanie funkcjonowania branżowych centrów umiejętności w procesie szkolenia kierowców zawodowych, z także umożliwienie prowadzenia BCU Kursów na prawo jazdy będzie skutkować zwiększeniem możliwości szkoleniowych i może przyczynić się do złagodzenia niedoboru kierowców zawodowych, z uwzględnieniem dostosowania kształcenia do rozwoju technologicznego, postępującej cyfryzacji w transporcie drogowym oraz dbałości o ekologię i zrównoważony transport.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej. Wyłączenie z obowiązku opłaty elektronicznej pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 t nie jest sprzeczne z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1999/62/WE w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy. Zmiana w art. 3 *projektu ustawy* polegająca na wydłużeniu czasowego zachowania w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR)
projekt ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Miroslaw Suchoń

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

1. ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
2. ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
3. ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
4. ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
5. ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw,
6. ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw,
7. ustawie z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Ad 1. Zaproponowane w art. 1 i art. 3-6 projektu ustawy zmiany mają na celu wyłączenie z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, przewidzianej w art. 13ha ustawy o drogach publicznych, zespołów pojazdów, składających się z pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy. Wyłączenie takie ma na celu poprawę sytuacji właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dmc poniżej 3,5 tony korzystających z dróg krajowych objętych opłatą elektroniczną.

Obecny zakres poboru opłaty elektronicznej stanowi nadmierne obciążenie administracyjne i finansowe właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, którzy – pomimo korzystania z infrastruktury drogowej w sposób porównywalny do innych pojazdów lekkich – są zobowiązani do rejestracji w systemie teleinformatycznym, wnoszenia opłaty elektronicznej oraz są narażeni na ewentualne sankcje. W obowiązującym stanie prawnym w przypadku zespołu pojazdów decydujące znaczenie ma łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu, co skutkuje nałożeniem obowiązku opłaty elektronicznej także na użytkowników pojazdów lekkich, typowo wykorzystywanych do celów prywatnych lub drobnej działalności gospodarczej. Projektowana regulacja wyłącza z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej zespoły pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 tony, a przekroczenie progu 3,5 ton wynika wyłącznie z masy przyczepy lub naczepy.

Grupa podmiotów objętych projektowaną zmianą obejmuje użytkowników samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów dostawczych wyposażonych w przyczepy (np. przyczepy kempingowe), którzy nie powinni być adresatami obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej przewidzianej zasadniczo dla transportu ciężkiego.

Projektowana regulacja polega na zawężeniu zakresu podmiotowego i przedmiotowego opłaty elektronicznej poprzez objęcie nią wyłącznie zespołów pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą powyżej 3,5 tony. Z opłaty elektronicznej wyłączone zostaną zespoły pojazdów składające się z pojazdu silnikowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy.

Konsekwencją tej zmiany jest usunięcie sankcji związanych z naruszeniem obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej przez takie zespoły pojazdów, a także wprowadzenie mechanizmów zwrotu

niewykorzystanych środków zgromadzonych na kontach użytkowników oraz odpowiednich przepisów przejściowych umożliwiających umorzenie postępowań dotyczących pojazdów objętych nowym wyłączeniem. W przypadku braku zmiany obowiązujących przepisów utrzymany zostałby stan prawny, w którym użytkownicy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony pozostają objęci obowiązkiem uiszczania opłaty elektronicznej wyłącznie z uwagi na masę zespołu pojazdów składającego się z przyczepy. Prowadziłoby to do dalszego obciążania tej grupy użytkowników kosztami finansowymi oraz obowiązkami administracyjnymi nieadekwatnymi do charakteru użytkowanych pojazdów.

Ad. 2. Przygotowana propozycja **zmiany przepisów ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym** ma na celu potrzebę uzupełnienia odpowiednich przepisów w związku z wprowadzeniem możliwości prowadzenia odpowiedniej kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego przez branżowe centra umiejętności ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1667). W celu zachowania spójności danych odwzorowanych w Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) niezbędne jest uregulowanie zasad przekazywania odpowiednich informacji do CEK zarówno przez BCU jak i wojewodę.

Ad 3. Proponowana zmiana wprowadza:

1) ułatwienia w zakresie prowadzenia szkoleń przez BCU dla kierowców zawodowych poprzez dopuszczenie możliwości korzystania z symulatorów lub jazdy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy (ODTJ) - w sytuacji nieposiadania miejsca przeznaczonego do jazdy w warunkach specjalnych;

2) zmiany związane z wprowadzeniem nowego zawodu technika mobilności drogowej osób i przygotowaniem słuchaczy szkoły policealnej do uzyskania tego zawodu wraz z certyfikatem kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

Ad 4. Projekt ustawy zmienia przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. **o kierujących pojazdami**, uzupełniając je o regulacje dotyczące szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami, przez branżowe centrum umiejętności oraz wprowadza przepisy doprecyzowujące w zakresie terminologii dotyczącej praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym oraz uzupełnienia przepisy dotyczących zatrzymywania prawa jazdy za kierowanie pojazdem powodując celowy poślizg kół (drift).

Ad 5. Zaproponowane zmiany przepisów ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw stanowiąc będą podstawę prawną do:

- 1) cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej przez wojewodę, wydanego przez BCU, dla którego wojewoda wydał decyzję o zakazie prowadzenia szkolenia,
- 2) przekazywania na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego określonych danych i informacji przez BCU do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych w CEK.

Ad. 6. Zaproponowana w art. 6 projekt ustawy zmiana ma na celu wydłużenie czasowego zachowania w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* tj.:

- 1) *rozporządzenia 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.),
- 2) *rozporządzenia 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.).

i tym samym wydłużenie czasu na wydanie nowego rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej określającego:

- 1) wzory, znaczenia i zakresy obowiązywania znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym,
- 2) wzory lub rodzaje i zakresy stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 3) warunki, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, podstawowe warunki sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym.

W myśl ww. art. 27 *ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw*, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* mają zachować moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a tej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 20 września 2026 r. i mogą być w tym czasie zmieniane.

Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace nad wydaniem nowych aktów wykonawczych. Na zlecenie MI konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie opracowało analizę 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. Analiza została przekazana do Ministerstwa Infrastruktury w listopadzie 2025 r., jednakże jej odbiór jeszcze się nie zakończył. Obecnie nie jest zatem możliwe wydanie nowych regulacji o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania (uczestnicy ruchu drogowego, producenci i dystrybutorzy znaków drogowych i urządzeń

bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem i sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, odpowiednie służby, w tym m. in. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa itd.) w pierwotnie wskazanym terminie. W związku z powyższym proponuje się określenie, tj. wydłużenie ww. terminu na 31 grudnia 2028 r. Należy w tym miejscu podkreślić, że jest to termin graniczny, co nie oznacza, że nowe przepisy nie zostaną wydane wcześniej. Jednak, przede wszystkim ze względu na szeroki zakres konsultacji społecznych projektu rozporządzenia, istnieje realne ryzyko, że proces ten będzie długotrwały.

Reasumując, z uwagi na techniczny i skomplikowany charakter nowego aktu wykonawczego, a także mając na uwadze konstytucyjną zasadę ochrony zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, zachodzi konieczność przedłużenia terminu określonego w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw. Jednocześnie wydłużenie okresu, w jakim zachowują moc ww. przepisy wykonawcze, pozwoli na dokończenie prac nad nowym rozporządzeniem oraz możliwości przeprowadzenia szczegółowych analiz i uzgodnień z przedstawicielami poszczególnych branż celem opracowania optymalnych regulacji. Mając zatem na uwadze konstytucyjną zasadę ochrony zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, zachodzi konieczność przedłużenia okresu określonego w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768).

Ad 7. Zmiany przepisów ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw mają charakter doprecyzowujący poprzez usunięcie błędnego odesłania do art. 91 ust. 3 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami oraz doprecyzowanie, kto będzie podlegał okresowi próbnemu. Ważne jest, aby brzmienie przepisów nie pozostawiało wątpliwości, że prawo nie działa wstecz. Proponowana zmiana jednoznacznie określa, że nowe przepisy dotyczące okresu próbnego, któremu będą podlegać wszyscy kierowcy, którzy po raz pierwszy uzyskają prawo jazdy kat. B po 4 września 2026 r., będą miały zastosowanie tylko do zdarzeń przyszłych, tj. zaistniałych po rozpoczęciu stosowania tych przepisów, co ma na celu ochronę bezpieczeństwa prawnego obywateli.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Nie

Osiągnięcie celu ustawy nie jest możliwe za pomocą innych środków.

W zakresie art. 1 i art. 3-6 *projektu ustawy* – należy wyjaśnić, że zwolnienie pojazdów o masie poniżej 3,5 tony z opłat jest jedynym rozwiązaniem mogącym realnie poprawić sytuację właścicieli, użytkowników i posiadaczy takich pojazdów w obszarze poboru opłaty elektronicznej dla zespołów pojazdów. Nie są możliwe inne rozwiązania alternatywne, gdyż obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej wynika z ustawy o drogach publicznych.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – należy wyjaśnić, że wydanie nowego rozporządzenia o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania (uczestnicy ruchu drogowego, producenci i dystrybutorzy znaków drogowych i urzędzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem i sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, odpowiednie służby, w tym m. in. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa itd.) w pierwotnie wskazanym terminie tj. do 20 września 2026 r. nie jest obecnie możliwe. W związku z powyższym proponuje się wydłużenie ww. terminu na wydanie nowego rozporządzenia na 31 grudnia 2028 r.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

W zakresie art. 1 i art. 3-6 *projektu ustawy* – projektowana regulacja wprowadza zmianę polegającą na objęciu opłatą elektroniczną wyłącznie zespołów pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 tony. W konsekwencji zespoły pojazdów składające się z pojazdu silnikowego o dmc nieprzekraczającej 3,5 t oraz przyczepy lub naczepy nie będą podlegały opłacie elektronicznej, niezależnie od łącznej dopuszczalnej masy całkowitej zespołu. Zmiana ta prowadzi do zawężenia zakresu obowiązku ponoszenia opłaty elektronicznej.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – należy wyjaśnić, że zaproponowane wydłużenie terminu na wydanie nowego rozporządzenia do 31 grudnia 2028 r. pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej przygotować nowe rozporządzenie o wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania. Jednocześnie wydłużenie terminu na wydanie całkiem nowego rozporządzenia zapobiegnie wygaśnięciu z mocy prawa obecnie obowiązujących przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* tj. dwóch rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projektowana ustawa zmierza do uporządkowania przepisów odpowiednich ustaw, mając na celu zapewnienie całokształtu podstaw prawnych dla:

- prowadzenia kursów na prawo jazdy oraz szkolenia kierowców zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy przez branżowe centrum umiejętności,
- wprowadzenia nowego zawodu w systemie szkolnictwa branżowego, który kształciłby młode osoby przygotowując je w szkole policealnej do uzyskiwania uprawnień w zakresie kategorii D prawa jazdy oraz do wykonywania przewozu osób, czy też pełnienia roli zarządzającego w transporcie drogowym, dostosowując kształcenie w szkolnictwie branżowym do potrzeb rynku pracy w transporcie drogowym.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowane rozwiązania wywrą pozytywny wpływ społeczny na użytkowników dróg publicznych, w szczególności na właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, którzy korzystają z przyczep lub naczep (zmiany w zakresie art. 1 projektu ustawy) oraz na wszystkich użytkownikach ruchu drogowego oraz organy zarządzające ruchem (zmiana w zakresie art. 2 projektu ustawy).

W zakresie art. 1 i art. 3-6 *projektu ustawy* - wyłączenie ww. kategorii pojazdów z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej ograniczy obciążenia finansowe i administracyjne, zmniejszając koszty korzystania z infrastruktury drogowej oraz eliminując konieczność rejestracji w systemie poboru opłaty elektronicznej i ryzyko ponoszenia sankcji. Uproszczenie obowiązków i zwiększenie przejrzystości systemu poboru opłat będzie skutkowało zmniejszeniem liczby postępowań prowadzonych wobec użytkowników pojazdów lekkich. Projektowane zmiany nie naruszają konstytucyjnych wolności ani praw jednostki, a zakres ingerencji w sferę majątkową użytkowników dróg ulega ograniczeniu.

Projektowane rozwiązania przyczynią się do poprawy możliwości szkoleniowych przyszłych kierowców oraz osób zamierzających lub wykonujących przewozy drogowe, poprzez:

- korzystanie z dodatkowych możliwości uzyskiwania kwalifikacji wstępnej lub ukończenia szkolenia okresowego a także ukończenia kursu na prawo jazdy w branżowym centrum umiejętności,
- wprowadzenie dodatkowej możliwości szkolenia w szkołach policealnych w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie kategorii D, uzyskiwania kwalifikacji wstępnej i wykonywania przewozu osób, a także pełnienia roli zarządzającego w transporcie drogowym.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – wydłużenie okresu, w jakim zachowują moc przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* wywoła pozytywne skutki społeczne i pozwoli na staranne przeprowadzenie procesu legislacyjnego nad nowym rozporządzeniem, które jest niezwykle istotne z punktu widzenia prawidłowego oznakowania dróg i organizacji ruchu drogowego co w konsekwencji bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie zaproponowane w art. 2 projektu ustawy rozwiązanie pozwoli na utrzymanie w mocy obowiązujących przepisów dotyczących znaków drogowych co pozostaje w zgodzie z konstytucyjną zasadą ochrony zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projektowane rozwiązania prawne będą miały pozytywne skutki gospodarcze.

W zakresie art. 1 i art. 8-10 *projektu ustawy* – projektowane rozwiązania będą miały pozytywny wpływ gospodarczy, w szczególności na podmioty wykorzystujące pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony w połączeniu z przyczepami lub naczepami. Do grupy tej należą przede wszystkim mikro- i mali przedsiębiorcy, w tym podmioty prowadzące działalność w zakresie usług, handlu oraz budownictwa którzy nie stanowią klasycznego sektora transportu ciężkiego.

Wyłączenie tych pojazdów z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej przyczyni się do obniżenia kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, zarówno w wymiarze bezpośrednim (brak opłat elektronicznej za przejazd drogami krajowymi), jak i pośrednim (brak konieczności rejestracji i obsługi w systemie teleinformatycznym, ograniczenie ryzyka sankcji administracyjnych). Może to pozytywnie wpłynąć na płynność finansową najmniejszych podmiotów oraz poprawić warunki konkurencyjności w sektorach, w których wykorzystywane są lekkie pojazdy z przyczepami.

Projektowane rozwiązania nie będą miały istotnego wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych realizujących przewozy pojazdami ciężkimi, które pozostaną objęte systemem opłat elektronicznych.

Projektowane rozwiązania prawne będą miały pozytywne skutki gospodarcze, w tym na Branżowe Centra Umiejętności, tworzone w ramach projekt pn.: „Utworzenie i wsparcie funkcjonowania 120 branżowych centrów umiejętności (BCU), realizujących koncepcję centrów doskonałości zawodowej (CoVEs)”, finansowanego ze środków Krajowego Planu Odbudowy oraz słuchaczy szkoły policealnej kształcących się w kierunku uzyskania nowego zawodu - technika mobilności drogowej osób.

Dostosowanie kształcenia w szkolnictwie branżowym do potrzeb rynku pracy w transporcie drogowym, uregulowanie funkcjonowania branżowych centrów umiejętności w procesie szkolenia kierowców zawodowych, z także umożliwienie prowadzenia BCU Kursów na prawo jazdy będzie skutkowało zwiększeniem możliwości szkoleniowych i może przyczynić się do złagodzenia niedoboru kierowców zawodowych, z uwzględnieniem dostosowania kształcenia do rozwoju technologicznego, postępującej cyfryzacji w transporcie drogowym oraz dbałości o ekologię i zrównoważony transport.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – wydłużenie obowiązywania rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do 31 grudnia 2028 r. wpłynie pozytywnie na gospodarkę przede wszystkim poprzez zwiększenie przewidywalności otoczenia regulacyjnego w sektorze infrastruktury drogowej i powiązanych branżach. Dla przedsiębiorców działających w obszarze projektowania organizacji ruchu, produkcji znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz realizacji robót drogowych oznacza to wydłużenie okresu funkcjonowania w znanym reżimie technicznym i prawnym. Taka stabilność regulacyjna sprzyja podejmowaniu decyzji inwestycyjnych o charakterze długoterminowym, ponieważ ogranicza ryzyko regulacyjne, które w tym segmencie rynku jest jednym z istotnych czynników niepewności. Gwałtowne wejście w życie nowego rozporządzenia o charakterze technicznym we wrześniu 2026 r. mogłoby wygenerować skokowy wzrost popytu na określone produkty i usługi – nowe typy znaków, urządzenia BRD czy specjalistyczne projekty organizacji ruchu – co w warunkach ograniczonych mocy podażowych prowadziłoby do wzrostu cen w tych segmentach. Wydłużenie okresu obowiązywania obecnych rozporządzeń rozłożyłoby ten popyt w czasie, zmniejszając ryzyko lokalnych impulsów inflacyjnych w sektorze budowlano-infrastrukturalnym i usług inżynierskich.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

W zakresie art. 1 i art. 8-10 *projektu ustawy* – projektowane rozwiązania będą miały ograniczony wpływ na sektor finansów publicznych. Wyłączenie zespołów pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą poniżej 3,5 tony, z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej spowoduje zmniejszenie wpływów z opłaty elektronicznej, które zgodnie z art. 40a ustawy o drogach publicznych stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). Należy jednak wskazać niski udział tej grupy pojazdów w ogólnej liczbie przejazdów objętych systemem poboru opłaty elektronicznej, co powoduje, że wpływ regulacji na poziom finansowania KFD nie będzie istotny w skali całego systemu poboru opłat.

Jednocześnie projektowane przepisy może skutkować ograniczeniem wydatków po stronie sektora finansów publicznych, w szczególności po stronie Szefa Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego, poprzez zmniejszenie liczby użytkowników systemu teleinformatycznego, postępowań administracyjnych i czynności kontrolnych oraz egzekucyjnych. Projektowane przepisy przewidują ponadto jednorazowe skutki finansowe związane ze zwrotem środków zgromadzonych na kontach użytkowników, którzy utracą obowiązek uiszczania opłaty elektronicznej.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – przedłużenie okresu obowiązywania obecnych rozporządzeń do końca 2028 r. nie spowoduje bezpośrednich obciążeń dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ nie wiąże się z koniecznością uruchamiania nowych programów

finansowych ani z dodatkowymi wydatkami po stronie administracji rządowej czy samorządowej. Zaproponowane w art. 6 projektu ustawy rozwiązanie prawne polega jedynie na wydłużeniu mocy obowiązującej dwóch rozporządzeń dotyczących znaków, sygnałów drogowych i urządzeń BRD i jednocześnie wydłużeniu terminu na wydanie nowego rozporządzenia.

W związku z zakresem przepisów niniejszego projektu ustawy dotyczących gromadzenia danych w centralnej ewidencji kierowców należy zauważyć, że na podstawie art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców utworzony został Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, będący państwowym funduszem celowym.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Ustawa nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

Warszawa, 8 kwietnia 2026 r.

BEOS-WPEiM-758/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. *SPS-III.020.92.M. 2026*

Data wpływu *09.04.2026*

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Mirosław Suchoń)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje zmianę ustaw: z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹, zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”, z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym², z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym³, z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁴, z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw⁵, z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw⁶ oraz z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw⁷.

Nowelizacja ustawy o drogach publicznych zakłada modyfikację obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazdy po drogach krajowych. Zaproponowano wyłączenie z tego obowiązku zespołów pojazdów składających się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy, mimo że łączna

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 889.

² Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, ze zm.

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, ze zm.

⁵ Dz. U. poz. 1997, ze zm.

⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 1768.

⁷ Dz. U. z 2025 r. poz. 1676 oraz z 2026 r. poz. 180.

dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu przekracza 3,5 tony⁸ (art. 1 pkt 1 projektu). Konsekwencją tej zmiany jest dostosowanie przepisów regulujących kary pieniężne za naruszenie obowiązków związanych z opłatą elektroniczną oraz wprowadzenie regulacji przejściowych dotyczących m.in. zwrotu środków wniesionych na poczet opłaty elektronicznej i umarzania postępowań⁹ (odpowiednio art. 1 pkt 2-4¹⁰ oraz art. 9 i art. 11 projektu).

Projekt wprowadza regulacje odnoszące się do funkcjonowania systemu szkolenia kierowców oraz kierowców zawodowych. W szczególności przewiduje rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do prowadzenia kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego o branżowe centra umiejętności oraz placówki kształcenia ustawicznego będące szkołami policealnymi prowadzącymi kształcenie w zawodzie, którego podstawa programowa przewiduje przygotowanie do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Projekt określa zasady sprawowania nadzoru nad szkoleniem prowadzonym przez branżowe centra umiejętności przez starostę właściwego ze względu na siedzibę tego podmiotu oraz reguluje zasady przekazywania danych do Centralnej Ewidencji Kierowców, zwanej dalej „CEK” (art. 2-4 projektu).

Projekt reguluje także przekazywanie przez branżowe centra umiejętności oraz wojewodę danych do systemów teleinformatycznych, w tym do profilu kierowcy zawodowego, i cofanie przez wojewodę świadectw kwalifikacji zawodowej w przypadku naruszenia warunków prowadzenia szkolenia (art. 5 projektu).

Proponowana ustawa przewiduje wydłużenie okresu obowiązywania dotychczasowych przepisów wykonawczych¹¹ dotyczących organizacji ruchu drogowego oraz korektę odesłań i doprecyzowanie przepisów odnoszących się do okresu próbnego dla kierowców (art. 6 i art. 7 projektu).

Projekt zawiera również przepisy przejściowe i dostosowujące, obejmujące w szczególności utrzymanie w mocy dotychczasowych przepisów wykonawczych, zasady zwrotu środków wniesionych na poczet opłaty elektronicznej, usuwanie danych z rejestrów i umarzanie postępowań

⁸ Wniosek ten wynika *a contrario* z proponowanego brzmienia art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych: „Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za [...] przejazdu po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.” Por. uzasadnienie projektu, s. 8 i 9.

⁹ W odniesieniu do pojazdów, które na mocy proponowanej ustawy przestały podlegać obowiązkowi uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1 projektu.

¹⁰ W zakresie zmiany odpowiednio art. 13k, art. 13naa i art. 40.

¹¹ O których mowa w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw.

dotyczących naruszeń obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej (art. 8-11 projektu).

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia¹².

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy przywołać następujące akty prawa Unii Europejskiej:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE¹³ (dalej: RODO);
- dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy¹⁴ (dalej: dyrektywa 1999/62/WE);
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków niewuiszczenia opłat drogowych w Unii¹⁵ (dalej: dyrektywa 2019/520);
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednoczenie)¹⁶ (dalej: dyrektywa 2022/2561);
- dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie)¹⁷ (dalej: dyrektywa 2006/126/WE).

W odniesieniu do funkcjonowania systemów opłat zastosowanie znajduje dyrektywa 2019/520. Zgodnie z jej art. 1 ust. 1 ustanawia ona zasady interoperacyjności elektronicznych systemów opłat drogowych oraz wymiany informacji o naruszeniach. W myśl zasady pomocniczości dyrektywę tę stosuje się z zastrzeżeniem podejmowanych przez państwa członkowskie decyzji o poborze opłat drogowych od określonych rodzajów pojazdów oraz decyzji

¹² Z wyjątkiem wymienionych w art. 12 projektu postanowień proponowanej ustawy, które mają wejść w życie w terminach określonych w tym przepisie.

¹³ Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>.

¹⁴ Dz. Urz. WE L 187 z 20.7.1999, s. 42, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, s. 372, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2025-12-24>.

¹⁵ Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, s. 45 oraz L 69 z 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/2022-03-24>.

¹⁶ Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/2022-12-23>.

¹⁷ Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, s. 18, ze zm., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/2020-11-01>.

określających wysokość tych opłat i cel ich poboru. Interoperacyjność systemów elektronicznego poboru opłat drogowych w Unii osiąga się za pomocą europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), która ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w państwach członkowskich (art. 1 ust. 4 dyrektywy). Dyrektywa 2019/520 reguluje m.in. ogólne zasady dotyczące EETS (art. 4-10), powoływanie i funkcje organu pojednawczego właściwego do prowadzenia mediacji między podmiotami pobierającymi opłaty (art. 11 i 12), przepisy techniczne (art. 13-15), prowadzenie krajowych rejestrów elektronicznych dotyczących EETS (art. 21) oraz wymianę informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych, w tym ochronę danych osobowych przetwarzanych na podstawie tej dyrektywy (art. 23-27).

W odniesieniu do przetwarzania danych osobowych zastosowanie znajduje RODO. RODO chroni podstawowe prawa i wolności osób fizycznych, w szczególności ich prawo do ochrony danych osobowych (art. 1 ust. 2) i ma zastosowanie do przetwarzania danych osobowych w sposób całkowicie lub częściowo zautomatyzowany oraz do przetwarzania w sposób inny niż zautomatyzowany danych osobowych stanowiących część zbioru danych lub mających stanowić część zbioru danych (art. 2 ust. 1). RODO określa zasady dotyczące przetwarzania danych osobowych (art. 5), a także przypadki, w których przetwarzanie danych osobowych jest zgodne z prawem (art. 6).

3. Analiza przepisów projektu ustawy pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

3.1 Proponowana w art. 1 pkt 1 projektu zmiana art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych zakłada zawężenie zakresu obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej poprzez wyłączenie z niego zespołów pojazdów, w których pojazd samochodowy ma dopuszczalną masę całkowitą do 3,5 tony. Projektowaną regulację należy ocenić z punktu widzenia zgodności z dyrektywą 1999/62/WE. Zgodnie z art. 1 ust. 1 lit. b tej dyrektywy ma ona zastosowanie do opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury nakładanych na pojazdy.

W myśl art. 2 pkt 7 i 8 tej dyrektywy „opłata za przejazd” oznacza „określoną kwotę do zapłaty w odniesieniu do pojazdu ustalaną na podstawie odległości przebytej w ramach danej infrastruktury i na podstawie rodzaju pojazdu, której uiszczenie przyznaje pojazdowi prawo do korzystania z infrastruktury i która obejmuje co najmniej jedną z następujących opłat: a) opłatę infrastrukturalną; b) opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych; lub c) opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych”, natomiast „opłata infrastrukturalna” oznacza „opłatę służącą odzyskiwaniu kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury drogowej ponoszonych w danym państwie członkowskim”.

Dyrektywa 1999/62/WE nie prowadzi do pełnej harmonizacji krajowych systemów opłat, lecz ustanawia ramy prawne ich wprowadzania i stosowania, pozostawiając państwom członkowskim swobodę w zakresie decyzji o objęciu

opłatami określonych kategorii pojazdów oraz konstrukcji systemu opłat. Zgodnie z art. 7 ust. 1-3 tej dyrektywy państwa członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej dla różnych kategorii pojazdów, takich jak pojazdy ciężkie, pojazdy ciężarowe, autokary i autobusy, pojazdy lekkie, lekkie pojazdy użytkowe, mikrobusy i samochody osobowe¹⁸. Przewidziane w art. 1 pkt 1 projektu zawężenie zakresu obowiązku ponoszenia opłat za przejazdy po drogach krajowych mieści się w zakresie swobody regulacyjnej państwa członkowskiego.

Proponowane przepisy regulujące kary pieniężne za naruszenie obowiązków związanych z opłatą elektroniczną (art. 1 pkt 2-4 projektu) należy odnieść do dyspozycji art. 9a dyrektywy 1999/62/WE. Przepis ten nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustalania odpowiednich kontroli i określania systemu sankcji stosowanych za naruszenie przepisów krajowych przyjętych na podstawie tej dyrektywy. Państwa członkowskie są obowiązane do przyjmowania wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia wprowadzenia ich w życie; ustanowione sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Projekt prowadzi do zawężenia zakresu obowiązków związanych z opłatą elektroniczną, w związku z czym dostosowanie systemu sankcji nie narusza art. 9a dyrektywy 1999/62/WE.

Projekt nie pozostaje również w sprzeczności z dyrektywą 2019/520, ponieważ nie ingeruje w regulowane przez tę dyrektywę zasady interoperacyjności systemów elektronicznych poboru opłat drogowych, określone w szczególności w art. 3-6 dyrektywy, ani w mechanizmy transgranicznej wymiany informacji (art. 23-25 dyrektywy).

3.2. Przepisy projektu regulujące funkcjonowanie systemu szkolenia kierowców oraz kierowców zawodowych (art. 2-5) należy ocenić z punktu widzenia zgodności z dyrektywą 2022/2561 oraz dyrektywą 2006/126/WE.

Dyrektywa 2022/2561 ustanawia ramy prawne dotyczące wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy lub osób, określając w szczególności wymagania w zakresie szkolenia, uzyskiwania kwalifikacji oraz ich dokumentowania. Dyrektywa 2006/126/WE reguluje natomiast zasady wydawania, uznawania i cofania praw jazdy, w tym określa kategorie praw jazdy oraz minimalne wymagania dotyczące uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami.

Obie dyrektywy harmonizują minimalne wymagania w zakresie ich regulacji, pozostawiając państwom członkowskim swobodę w odniesieniu do organizacji systemu szkolenia kierowców zawodowych oraz zasad uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Projekt ustawy nie jest sprzeczny z przepisami dyrektyw 2022/2561 i 2006/126/WE.

¹⁸ Zgodnie z art. 7 ust. 3 zdanie drugie dyrektywy 1999/62/WE w przypadku, gdy państwa członkowskie pobierają opłaty za samochody osobowe, pobierają one również opłaty za lekkie pojazdy użytkowe.

3.3. Przepisy projektu ustawy przewidują przetwarzanie danych osobowych. W szczególności projekt przewiduje, że branżowe centrum umiejętności będzie przekazywało do centralnej ewidencji kierowców dane dotyczące wydanych i cofniętych świadectw kwalifikacji zawodowej, potwierdzających uzyskanie odpowiednich kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego oraz zaświadczeń potwierdzających ukończenie modułów szkolenia okresowego w stosunku do osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień i osób ubiegających się o wydanie karty kwalifikacyjnej kierowcy (art. 2 pkt 2 lit. b projektu). Projekt przewiduje także, że dyrektor branżowego centrum umiejętności będzie zobowiązany do przedstawiania właściwemu miejscowo staroście listy uczestników kursu szkoleniowego dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdem silnikowym oraz dane osób, które ukończyły taki kurs (m.in. imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia, PESEL, adres zamieszkania) (art. 4 pkt 3 projektu). W art. 10 projektu przewidziano usuwanie przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej z rejestru uiszczających opłatę elektroniczną danych zbędnych z punktu widzenia celu przetwarzania.

Przytoczone postanowienia projektu (art. 2 pkt 2 lit. b i art. 4 pkt 3) należy uznać za niesprzeczne z RODO, a w szczególności z jego art. 6 ust. 1 lit. e (przetwarzanie jest zgodne z prawem, jeżeli jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi). Art. 10 projektu należy uznać za niesprzeczny z art. 27 dyrektywy 2019/520 w związku z RODO.

4. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autorzy:

Marcin Fryźlewicz
Bartosz Pawłowski
eksperti ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/podpisano elektronicznie/

Warszawa, 8 kwietnia 2026 r.

BEOS-WPEiM-759/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-III.020.92.10.2026
Data wpływu 09.04.2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Mirosław Suchoń) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt ustawy przewiduje zmianę ustaw: z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹, zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”, z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym², z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym³, z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁴, z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw⁵, z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw⁶ oraz z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw⁷.

Nowelizacja ustawy o drogach publicznych zakłada modyfikację obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za przejazdy po drogach krajowych. Zaproponowano wyłączenie z tego obowiązku zespołów pojazdów składających się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy, mimo że łączna dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu przekracza 3,5 tony⁸ (art. 1 pkt 1

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 889.

² Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, ze zm.

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, ze zm.

⁵ Dz. U. poz. 1997, ze zm.

⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 1768.

⁷ Dz. U. z 2025 r. poz. 1676 oraz z 2026 r. poz. 180.

⁸ Wniosek ten wynika *a contrario* z proponowanego brzmienia art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy

projektu). Konsekwencją tej zmiany jest dostosowanie przepisów regulujących kary pieniężne za naruszenie obowiązków związanych z opłatą elektroniczną oraz wprowadzenie regulacji przejściowych dotyczących m.in. zwrotu środków wniesionych na poczet opłaty elektronicznej i umarzania postępowań⁹ (odpowiednio art. 1 pkt 2-4¹⁰ oraz art. 9 i art. 11 projektu).

Projekt wprowadza regulacje odnoszące się do funkcjonowania systemu szkolenia kierowców oraz kierowców zawodowych. W szczególności przewiduje rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do prowadzenia kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego o branżowe centra umiejętności oraz placówki kształcenia ustawicznego będące szkołami policealnymi prowadzącymi kształcenie w zawodzie, którego podstawa programowa przewiduje przygotowanie do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Projekt określa zasady sprawowania nadzoru nad szkoleniem prowadzonym przez branżowe centra umiejętności przez starostę właściwego ze względu na siedzibę tego podmiotu oraz reguluje zasady przekazywania danych do Centralnej Ewidencji Kierowców, zwanej dalej „CEK” (art. 2-4 projektu).

Projekt reguluje także przekazywanie przez branżowe centra umiejętności oraz wojewodę danych do systemów teleinformatycznych, w tym do profilu kierowcy zawodowego, oraz cofanie przez wojewodę świadectw kwalifikacji zawodowej w przypadku naruszenia warunków prowadzenia szkolenia (art. 5 projektu).

Proponowana ustawa przewiduje wydłużenie okresu obowiązywania dotychczasowych przepisów wykonawczych¹¹ dotyczących organizacji ruchu drogowego oraz korektę odesłań i doprecyzowanie przepisów odnoszących się do okresu próbnego dla kierowców (art. 6 i art. 7 projektu).

Projekt zawiera również przepisy przejściowe i dostosowujące, obejmujące w szczególności utrzymanie w mocy dotychczasowych przepisów wykonawczych, zasady zwrotu środków wniesionych na poczet opłaty elektronicznej, usuwanie danych z rejestrów oraz umarzanie postępowań dotyczących naruszeń obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej (art. 8-11 projektu).

o drogach publicznych: „Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za [...] przejazdu po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.” Por. uzasadnienie projektu, s. 8 i 9.

⁹ W odniesieniu do pojazdów, które na mocy proponowanej ustawy przestały podlegać obowiązkowi uiszczania opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1 projektu.

¹⁰ W zakresie zmiany odpowiednio art. 13k, art. 13naa i art. 40.

¹¹ O których mowa w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autorzy:

Marcin Fryźlewicz

Bartosz Pawłowski

eksperci ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, 22 kwietnia 2026 r.

Pani

Monika Wielichowska
Wicemarszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Moniko,

w odpowiedzi na pismo dotyczące konieczności uzupełnienia uzasadnienia poselskiego projektu ustawy o drogach publicznych, przedstawiam stosowne informacje zgodnie z wymogami określonymi w art. 118 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 34 ust. 2 pkt 4 Regulaminu Sejmu.

Łukasz


PRZEWODNICZĄCY
KLUBU PARLAMENTARNEGO
CENTRUM
Mirosław Suchon

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-III.020.22.14.2026

Data wpływu 23.04.2026

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR)
projekt ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Miroslaw Suchoń

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

- 1. ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,**
- 2. ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;**
- 3. ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;**
- 4. ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,**
- 5. ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw,**
- 6. ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw,**
- 7. ustawie z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.**

Ad 1. Zaproponowane w art. 1 i art. 3-6 projektu ustawy zmiany mają na celu wyłączenie z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, przewidzianej w art. 13ha ustawy o drogach publicznych, zespołów pojazdów, składających się z pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy. Wyłączenie takie ma na celu poprawę sytuacji właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dmc poniżej 3,5 tony korzystających z dróg krajowych objętych opłatą elektroniczną.

Obecny zakres poboru opłaty elektronicznej stanowi nadmierne obciążenie administracyjne i finansowe właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, którzy – pomimo korzystania z infrastruktury drogowej w sposób porównywalny do innych pojazdów lekkich – są zobowiązani do rejestracji w systemie teleinformatycznym, wnoszenia opłaty elektronicznej oraz są narażeni na ewentualne sankcje. W obowiązującym stanie prawnym w przypadku zespołu pojazdów decydujące znaczenie ma łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu, co skutkuje nałożeniem obowiązku opłaty elektronicznej także na użytkowników pojazdów lekkich, typowo wykorzystywanych do celów prywatnych lub drobnej działalności gospodarczej. Projektowana regulacja wyłącza z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej zespoły pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 tony, a przekroczenie progu 3,5 ton wynika wyłącznie z masy przyczepy lub naczepy.

Grupa podmiotów objętych projektowaną zmianą obejmuje użytkowników samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów dostawczych wyposażonych w przyczepy (np. przyczepy kempingowe), którzy nie powinni być adresatami obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej przewidzianej zasadniczo dla transportu ciężkiego.

Projektowana regulacja polega na zawężeniu zakresu podmiotowego i przedmiotowego opłaty elektronicznej poprzez objęcie nią wyłącznie zespołów pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą powyżej 3,5 tony. Z opłaty elektronicznej wyłączone zostaną zespoły pojazdów składające się z pojazdu silnikowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy.

Konsekwencją tej zmiany jest usunięcie sankcji związanych z naruszeniem obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej przez takie zespoły pojazdów, a także wprowadzenie mechanizmów zwrotu

niewykorzystanych środków zgromadzonych na kontach użytkowników oraz odpowiednich przepisów przejściowych umożliwiających umorzenie postępowań dotyczących pojazdów objętych nowym wyłączeniem. W przypadku braku zmiany obowiązujących przepisów utrzymany zostałby stan prawny, w którym użytkownicy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony pozostają objęci obowiązkiem uiszczania opłaty elektronicznej wyłącznie z uwagi na masę zespołu pojazdów składającego się z przyczepy. Prowadziłoby to do dalszego obciążania tej grupy użytkowników kosztami finansowymi oraz obowiązkami administracyjnymi nieadekwatnymi do charakteru użytkowanych pojazdów.

Ad. 2. Przygotowana propozycja **zmiany przepisów ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym** ma na celu potrzebę uzupełnienia odpowiednich przepisów w związku z wprowadzeniem możliwości prowadzenia odpowiedniej kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego przez branżowe centra umiejętności ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1667). W celu zachowania spójności danych odwzorowanych w Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) niezbędne jest uregulowanie zasad przekazywania odpowiednich informacji do CEK zarówno przez BCU jak i wojewodę.

Ad 3. Proponowana zmiana wprowadza:

1) ułatwienia w zakresie prowadzenia szkoleń przez BCU dla kierowców zawodowych poprzez dopuszczenie możliwości korzystania z symulatorów lub jazdy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy (ODTJ) - w sytuacji nieposiadania miejsca przeznaczonego do jazdy w warunkach specjalnych; 2) zmiany związane z wprowadzeniem nowego zawodu technika mobilności drogowej oraz przygotowaniem słuchaczy szkoły policealnej do uzyskania tego zawodu wraz z certyfikatem kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

Ad 4. Projekt ustawy zmienia przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. **o kierujących pojazdami**, uzupełniając je o regulacje dotyczące szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami przez branżowe centrum umiejętności, jak również przez szkoły policealne, wobec możliwości przygotowywania przez te szkoły do nowego zawodu technik mobilności drogowej osób, odpowiednio do zaproponowanych zmian w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz wprowadza przepisy doprecyzowujące w zakresie terminologii dotyczącej praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym oraz uzupełnienia przepisy dotyczących zatrzymywania prawa jazdy za kierowanie pojazdem powodując celowy poślizg kół (drift).

Ad 5. Zaproponowane zmiany przepisów ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw stanowić będą podstawę prawną do:

1) cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej przez wojewodę, wydanego przez BCU, dla którego wojewoda wydał decyzję o zakazie prowadzenia szkolenia,
2) przekazywania na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego określonych danych i informacji przez BCU do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych w CEK.

Ad. 6. Zaproponowana w art. 6 projekt ustawy zmiana ma na celu wydłużenie czasowego zachowania w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* tj.:

1) *rozporządzenia 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.),
2) *rozporządzenia 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.).

i tym samym wydłużenie czasu na wydanie nowego rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej określającego:

1) wzory, znaczenia i zakresy obowiązywania znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym,
2) wzory lub rodzaje i zakresy stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
3) warunki, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, podstawowe warunki sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym.

W myśl ww. art. 27 *ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw*, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* mają zachować moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a tej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 20 września 2026 r. i mogą być w tym czasie zmieniane.

Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace nad wydaniem nowych aktów wykonawczych. Na zlecenie MI konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie opracowało analizę 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. Analiza została przekazana do Ministerstwa Infrastruktury w

listopadzie 2025 r., jednakże jej odbiór jeszcze się nie zakończył. Obecnie nie jest zatem możliwe wydanie nowych regulacji o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania (uczestnicy ruchu drogowego, producenci i dystrybutorzy znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem i sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, odpowiednie służby, w tym m. in. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa itd.) w pierwotnie wskazanym terminie. W związku z powyższym proponuje się określenie, tj. wydłużenie ww. terminu na 31 grudnia 2028 r. Należy w tym miejscu podkreślić, że jest to termin graniczny, co nie oznacza, że nowe przepisy nie zostaną wydane wcześniej. Jednak, przede wszystkim ze względu na szeroki zakres konsultacji społecznych projektu rozporządzenia, istnieje realne ryzyko, że proces ten będzie długotrwały.

Reasumując, z uwagi na techniczny i skomplikowany charakter nowego aktu wykonawczego, a także mając na uwadze konstytucyjną zasadę ochrony zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, zachodzi konieczność przedłużenia terminu określonego w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw. Jednocześnie wydłużenie okresu, w jakim zachowują moc ww. przepisy wykonawcze, pozwoli na dokończenie prac nad nowym rozporządzeniem oraz możliwości przeprowadzenia szczegółowych analiz i uzgodnień z przedstawicielami poszczególnych branż celem opracowania optymalnych regulacji. Mając zatem na uwadze konstytucyjną zasadę ochrony zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, zachodzi konieczność przedłużenia okresu określonego w art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768).

Ad 7. Zmiany przepisów ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw mają charakter doprecyzowujący poprzez usunięcie błędnego odwołania do art. 91 ust. 3 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami oraz doprecyzowanie, kto będzie podlegał okresowi próbnemu. Ważne jest, aby brzmienie przepisów nie pozostawiało wątpliwości, że prawo nie działa wstecz. Proponowana zmiana jednoznacznie określa, że nowe przepisy dotyczące okresu próbnego, któremu będą podlegać wszyscy kierowcy, którzy po raz pierwszy uzyskają prawo jazdy kat. B po 4 września 2026 r., będą miały zastosowanie tylko do zdarzeń przyszłych, tj. zaistniałych po rozpoczęciu stosowania tych przepisów, co ma na celu ochronę bezpieczeństwa prawnego obywateli.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Nie

Osiągnięcie celu ustawy nie jest możliwe za pomocą innych środków.

W zakresie art. 1 i art. 3-6 *projektu ustawy* – należy wyjaśnić, że zwolnienie pojazdów o masie poniżej 3,5 tony z opłat jest jedynym rozwiązaniem mogącym realnie poprawić sytuację właścicieli, użytkowników i posiadaczy takich pojazdów w obszarze poboru opłaty elektronicznej dla zespołów pojazdów. Nie są możliwe inne rozwiązania alternatywne, gdyż obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej wynika z ustawy o drogach publicznych.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – należy wyjaśnić, że wydanie nowego rozporządzenia o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania (uczestnicy ruchu drogowego, producenci i dystrybutorzy znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem i sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, odpowiednie służby, w tym m. in. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa itd.) w pierwotnie wskazanym terminie tj. do 20 września 2026 r. nie jest obecnie możliwe. W związku z powyższym proponuje się wydłużenie ww. terminu na wydanie nowego rozporządzenia na 31 grudnia 2028 r.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

W zakresie art. 1 i art. 3-6 *projektu ustawy* – projektowana regulacja wprowadza zmianę polegającą na objęciu opłatą elektroniczną wyłącznie zespołów pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 tony. W konsekwencji zespoły pojazdów składające się z pojazdu silnikowego o dmc nieprzekraczającej 3,5 t oraz przyczepy lub naczepy nie będą podlegały opłacie elektronicznej, niezależnie od łącznej dopuszczalnej masy całkowitej zespołu. Zmiana ta prowadzi do zawężenia zakresu obowiązku ponoszenia opłaty elektronicznej.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – należy wyjaśnić, że zaproponowane wydłużenie terminu na wydanie nowego rozporządzenia do 31 grudnia 2028 r. pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej przygotować nowe rozporządzenie o wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania. Jednocześnie wydłużenie terminu na wydanie całkiem nowego rozporządzenia zapobiegnie wygaśnięciu z mocy prawa obecnie obowiązujących przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* tj. dwóch rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projektowana ustawa zmierza do uporządkowania przepisów odpowiednich ustaw, mając na celu zapewnienie całokształtu podstaw prawnych dla:

- prowadzenia kursów na prawo jazdy oraz szkolenia kierowców zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy przez branżowe centrum umiejętności,
- wprowadzenia nowego zawodu w systemie szkolnictwa branżowego, który kształciłby młode osoby przygotowując je w szkole policealnej do uzyskiwania uprawnień w zakresie kategorii D prawa jazdy oraz do wykonywania przewozu osób, czy też pełnienia roli zarządzającego w transporcie drogowym, dostosowując kształcenie w szkolnictwie branżowym do potrzeb rynku pracy w transporcie drogowym.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowane rozwiązania wywrą pozytywny wpływ społeczny na użytkowników dróg publicznych, w szczególności na właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, którzy korzystają z przyczep lub naczep (zmiany w zakresie art. 1 *projektu ustawy*) oraz na wszystkich użytkownikach ruchu drogowego oraz organy zarządzające ruchem (zmiana w zakresie art. 2 *projektu ustawy*).

W zakresie art. 1 i art. 3-6 *projektu ustawy* - wyłączenie ww. kategorii pojazdów z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej ograniczy obciążenia finansowe i administracyjne, zmniejszając koszty korzystania z infrastruktury drogowej oraz eliminując konieczność rejestracji w systemie poboru opłaty elektronicznej i ryzyko ponoszenia sankcji. Uproszczenie obowiązków i zwiększenie przejrzystości systemu poboru opłat będzie skutkowało zmniejszeniem liczby postępowań prowadzonych wobec użytkowników pojazdów lekkich. Projektowane zmiany nie naruszają konstytucyjnych wolności ani praw jednostki, a zakres ingerencji w sferę majątkową użytkowników dróg ulega ograniczeniu.

Projektowane rozwiązania przyczynią się do poprawy możliwości szkoleniowych przyszłych kierowców oraz osób zamierzających lub wykonujących przewozy drogowe, poprzez:

- korzystanie z dodatkowych możliwości uzyskiwania kwalifikacji wstępnej lub ukończenia szkolenia okresowego a także ukończenia kursu na prawo jazdy w branżowym centrum umiejętności,
- wprowadzenie dodatkowej możliwości szkolenia w szkołach policealnych w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie kategorii D, uzyskiwania kwalifikacji wstępnej i wykonywania przewozu osób, a także pełnienia roli zarządzającego w transporcie drogowym.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – wydłużenie okresu, w jakim zachowują moc przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* wywoła pozytywne skutki społeczne i pozwoli na staranne przeprowadzenie procesu legislacyjnego nad nowym rozporządzeniem, które jest niezwykle istotne z punktu widzenia prawidłowego oznakowania dróg i organizacji ruchu drogowego co w konsekwencji bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie zaproponowane w art. 2 *projektu ustawy* rozwiązanie pozwoli na utrzymanie w mocy obowiązujących przepisów dotyczących znaków drogowych co pozostaje w zgodzie z konstytucyjną zasadą ochrony zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projektowane rozwiązania prawne będą miały pozytywne skutki gospodarcze. W zakresie art. 1 i art. 8-10 *projektu ustawy* – projektowane rozwiązania będą miały pozytywny wpływ gospodarczy, w szczególności na podmioty wykorzystujące pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony w połączeniu z przyczepami lub naczepami. Do grupy tej należą przede wszystkim mikro- i mali przedsiębiorcy, w tym podmioty prowadzące działalność w zakresie usług, handlu oraz budownictwa którzy nie stanowią klasycznego sektora transportu ciężkiego. Wyłączenie tych pojazdów z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej przyczyni się do obniżenia kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, zarówno w wymiarze bezpośrednim (brak opłat elektronicznej za przejazd drogami krajowymi), jak i pośrednim (brak konieczności rejestracji i obsługi w systemie teleinformatycznym, ograniczenie ryzyka sankcji administracyjnych). Może to pozytywnie wpłynąć na płynność finansową najmniejszych podmiotów oraz poprawić warunki konkurencyjności w sektorach, w których wykorzystywane są lekkie pojazdy z przyczepami. Projektowane rozwiązania nie będą miały istotnego wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych realizujących przewozy pojazdami ciężkimi, które pozostaną objęte systemem opłat elektronicznych. Projektowane rozwiązania prawne będą miały pozytywne skutki gospodarcze, w tym na Branżowe Centra Umiejętności, tworzone w ramach projekt pn.: „Utworzenie i wsparcie funkcjonowania 120 branżowych centrów umiejętności (BCU), realizujących koncepcję centrów doskonałości zawodowej (CoVEs)”, finansowanego ze środków Krajowego Planu Odbudowy oraz słuchaczy szkoły policealnej kształcących się w kierunku uzyskania nowego zawodu - technika mobilności drogowej osób. Dostosowanie kształcenia w szkolnictwie branżowym do potrzeb rynku pracy w transporcie drogowym, uregulowanie funkcjonowania branżowych centrów umiejętności w procesie szkolenia kierowców zawodowych, z także umożliwienie prowadzenia BCU Kursów na prawo jazdy będzie skutkowało zwiększeniem możliwości szkoleniowych i może przyczynić się do złagodzenia niedoboru kierowców zawodowych, z uwzględnieniem dostosowania kształcenia do rozwoju technologicznego, postępującej cyfryzacji w transporcie drogowym oraz dbałości o ekologię i zrównoważony transport. W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – wydłużenie obowiązywania rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do 31 grudnia 2028 r. wpłynie pozytywnie na gospodarkę przede wszystkim poprzez zwiększenie przewidywalności otoczenia regulacyjnego w sektorze infrastruktury drogowej i powiązanych branżach. Dla przedsiębiorców działających w obszarze projektowania organizacji ruchu, produkcji znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz realizacji robót drogowych oznacza to wydłużenie okresu funkcjonowania w znanym reżimie technicznym i prawnym. Taka stabilność regulacyjna sprzyja podejmowaniu decyzji inwestycyjnych o charakterze długoterminowym, ponieważ ogranicza ryzyko regulacyjne, które w tym segmencie rynku jest jednym z istotnych czynników niepewności. Gwałtowne wejście w życie nowego rozporządzenia o charakterze technicznym we wrześniu 2026 r. mogłoby wygenerować skokowy wzrost popytu na określone produkty i usługi – nowe typy znaków, urządzenia BRD czy specjalistyczne projekty organizacji ruchu – co w warunkach ograniczonych mocy podaźowych prowadziłoby do wzrostu cen w tych segmentach. Wydłużenie okresu obowiązywania obecnych rozporządzeń rozłożyłoby ten popyt w czasie, zmniejszając ryzyko lokalnych impulsów inflacyjnych w sektorze budowlano-infrastrukturalnym i usług inżynierskich.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

W zakresie art. 1 i art. 8-10 *projektu ustawy* – projektowane rozwiązania będą miały ograniczony wpływ na sektor finansów publicznych. Wyłączenie zespołów pojazdów, w których pojazd silnikowy posiada dopuszczalną masę całkowitą poniżej 3,5 tony, z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej spowoduje zmniejszenie wpływów z opłaty elektronicznej, które zgodnie z art. 40a ustawy o drogach publicznych stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). Należy jednak wskazać niski udział tej grupy pojazdów w ogólnej liczbie przejazdów objętych systemem poboru opłaty elektronicznej, co powoduje, że wpływ regulacji na poziom finansowania KFD nie będzie istotny w skali całego systemu poboru opłat. Na podstawie danych dostępnymi z funkcjonowania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej, dalej jako „SPOE KAS”, (dane za 2025 r.) można oszacować, że w wyniku wyłączenia pojazdów lekkich z przyczepą z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej, ogół pojazdów korzystających ze SPOE KAS ulegnie zmniejszeniu o ok. 40 tys. pojazdów, co stanowi niecałe 8% ogółu takich pojazdów. W konsekwencji szacuje się, że wpływy z tytułu opłaty elektronicznej wpływające do Krajowego Funduszu Drogowego zmniejszą się tylko o ok. 2% (tj. ok. 70 mln zł). Jednocześnie projektowane przepisy mogą skutkować ograniczeniem wydatków po stronie sektora finansów publicznych, w szczególności po stronie Szefa Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego, poprzez zmniejszenie liczby użytkowników systemu teleinformatycznego, postępowań administracyjnych i czynności kontrolnych oraz egzekucyjnych.

Projektowane przepisy przewidują ponadto jednorazowe skutki finansowe związane ze zwrotem środków zgromadzonych na kontach użytkowników, którzy utracą obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej.

W zakresie art. 6 *projektu ustawy* – przedłużenie okresu obowiązywania obecnych rozporządzeń do końca 2028 r. nie spowoduje bezpośrednich obciążeń dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ nie wiąże się z koniecznością uruchamiania nowych programów finansowych ani z dodatkowymi wydatkami po stronie administracji rządowej czy samorządowej. Zaproponowane w art. 6 projektu ustawy rozwiązanie prawne polega jedynie na wydłużeniu mocy obowiązującej dwóch rozporządzeń dotyczących znaków, sygnałów drogowych i urządzeń BRD i jednocześnie wydłużeniu terminu na wydanie nowego rozporządzenia.

W związku z zakresem przepisów niniejszego projektu ustawy dotyczących gromadzenia danych w centralnej ewidencji kierowców należy zauważyć, że na podstawie art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców utworzony został Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, będący państwowym funduszem celowym.

W zakresie art. 2–5 *projektu ustawy* – projektowane rozwiązania nie będą miały bezpośredniego wpływu na sektor finansów publicznych. Możliwość prowadzenia szkoleń w zakresie odpowiedniej kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego przez BCU została już wprowadzona przepisami ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, a projektowane rozwiązania stanowią tylko uzupełnienie obowiązujących przepisów.

Uzupełniającą rolę pełnią także projektowane przepisy w zakresie dostosowania przepisów *ustawy o transporcie drogowym* (art. 3 pkt 1 i 2) oraz *ustawy o kierujących pojazdami* (art. 4 pkt 1 i 8) do wprowadzanego przez MEN nowego zawodu technika mobilności drogowej osób i przygotowania słuchaczy szkoły policealnej do uzyskania tego zawodu wraz z certyfikatem kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Nowe zawody w szkolnictwie branżowym wprowadza się poprzez zmianę *rozporządzenia w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego* oraz *rozporządzenie w sprawie podstaw programowych kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego*. Wprowadzenie zawodu technika mobilności drogowej osób, po wydaniu ww. aktów wykonawczych, może przyczynić się w przyszłości do zwiększenia dochodów sektora finansów publicznych poprzez wzrost wpływów podatkowych i składowych, a także do ograniczenia wydatków socjalnych dzięki poprawie zatrudnialności absolwentów, przy relatywnie niewielkich kosztach wdrożeń.

Podobnie, zmiany dotyczące rozszerzenia kompetencji BCU o możliwość szkolenia kandydatów na kierowców nie będą nakładały nowych obowiązków na BCU, a umożliwiły wykorzystanie posiadanych zasobów w ramach prowadzenia kursów na prawo jazdy, co będzie stanowiło odpowiedź na realne potrzeby rynku pracy w obszarze transportu drogowego.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Ustawa nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ Nie



RADA GŁÓWNA
NAUKI I SZKOLNICTWA WYŻSZEGO
PRZEWODNICZĄCY

Warszawa, 10.04.2026 r.

BM-WGK.002.29.2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na pismo z dnia 08.04.2026 r. o sygnaturze nr SPS-III.020.92.8.2026, uprzejmie informuję, że *poselski projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw* wykracza poza obszar działania Rady Głównej Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Z uwagi na powyższe Rada odstępuje od zaopiniowania powyższego dokumentu.

Z wyrazami szacunku

Przewodniczący
Rady Głównej Nauki i Szkolnictwa Wyższego

Marcin Marcin Pałys
Pałys 2026.04.10
12:48:07 +02'00'

dr hab. Marcin Pałys, prof. UW

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.92.12.2026
Data wpływu 10. IV. 26v.



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
DANYCH OSOBOWYCH**

Mirosław Wróblewski

Warszawa, 26 kwietnia 2026

DPNT.401.144.2026

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-III.020.92.16.2026

Data wpływu 27.IV.26v.

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 8 kwietnia 2026 r., znak: SPS-III.020.92.8.2026, działając na podstawie art. 57 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹ oraz art. 51 ustawy o ochronie danych osobowych², uprzejmie informuję, że do przekazanego **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw** (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Mirosław Suchoń) Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych **nie zgłasza uwag**.

Jednocześnie organ nadzorczy pozytywnie ocenia zaproponowane w art. 10 poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw³ zobowiązanie Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) do usuwania nieaktywnych danych pojazdu z Systemu Pobierania Opłat Elektronicznych SPOE KAS, a w sytuacji braku innych pojazdów przypisanych do konta użytkownika, również

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, str. 1 ze zm.), dalej „rozporządzenie 2016/679”.

² Ustawa z 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. 2019 r. poz. 1781 ze zm.).

³ Zgodnie z art. 10 poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (dalej „ustawa o drogach publicznych”) oraz o zmianie niektórych innych ustaw Szef Krajowej Administracji Skarbowej usuwa z rejestru uiszczających opłatę elektroniczną, o którym mowa w art. 13ia ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, dane dotyczące pojazdów, których nie dotyczy obowiązek uiszczania opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, a jeżeli właścicielowi, posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu nie są przypisane inne pojazdy samochodowe – usuwa również pozostałe dane, o których mowa w art. 13ia ust. 2 tej ustawy.

pozostałych danych (o których mowa w art. 13ia ust. 2 ustawy o drogach publicznych⁴), tj. dotyczących urządzeń mobilnych służących do przekazywania danych, trybu wnoszenia opłaty elektronicznej oraz wnoszonego zabezpieczenia, a także kierujących mogących wykonywać przejazdy. Z brzmienia tego przepisu wynika, że usuwane będą dane osobowe kierujących (właściciele, posiadacze albo użytkownicy), jeżeli nie są im przypisane inne pojazdy samochodowe⁵. Wprowadzenie takiego rozwiązania stanowi wyraz dbałości projektodawcy o realizację przez wykonawcę tej normy zasad przetwarzania danych osobowych określonych w art. 5 rozporządzenia 2016/679, w tym zwłaszcza zasady poprawności danych oraz zasady rozliczalności (art. 5 ust. 1 lit d oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia 2016/679)⁶.

Przypuszczać można, że projektodawca na etapie opracowywania przedmiotowego aktu prawnego uwzględnił także ocenę ryzyka (art. 25 rozporządzenia 2016/679) wpływu wprowadzanych nim zmian na faktyczne (w konsekwencji także ekonomiczne) działanie systemu informatycznego (SPOE KAS) i przetwarzanych w nim informacji, w tym na potrzebę przetwarzania jedynie aktualnych danych osobowych.

Łączę wyrazy szacunku,
Miroslaw Wróblewski
Prezes Urzędu
Ochrony Danych Osobowych

/-dokument w postaci elektronicznej
podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

⁴ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2025 r., poz. 889 ze zm.; dalej „ustawa o drogach publicznych”).

⁵ Danymi osobowym kierujących (osób fizycznych) mogących wykonywać przejazdy znajdującymi się w SPOE KAS są m.in. imię, nazwisko, nr PESEL (zob. art. 13ia ust. 2 w zw. z art. 13ia ust. 5 pkt 1-2 ustawy o drogach publicznych).

⁶ Zgodnie z zasadą prawidłowości dane osobowe muszą być prawidłowe i w razie potrzeby uaktualniane; należy podjąć wszelkie rozsądne działania, aby dane osobowe, które są nieprawidłowe w świetle celów ich przetwarzania, zostały niezwłocznie usunięte lub sprostowane. Natomiast zasada rozliczalności określa, że administrator jest odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2016/679 i musi być w stanie wykazać ich przestrzeganie.