



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 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Władysława Kurowskiego oraz pana posła Patryka Wichra.

(-) Waldemar Andzel; (-) Dorota Arciszewska-Mielewczyk; (-) Iwona Ewa Arent; (-) Piotr Babinetz; (-) Barbara Bartuś; (-) Joanna Borowiak; (-) Lidia Burzyńska; (-) Kazimierz Bogusław Choma; (-) Dominika Chorościńska; (-) Tadeusz Chrzan; (-) Anna Ewa Cicholska; (-) Krzysztof Czarnecki; (-) Witold Wojciech Czarnecki; (-) Lidia Czechak; (-) Anna Gembicka; (-) Szymon Giżyński; (-) Kazimierz Gwiazdowski; (-) Czesław Hoc; (-) Michał Jach; (-) Henryk Kowalczyk; (-) Wioletta Maria Kulpa; (-) Władysław Kurowski; (-) Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk; (-) Joanna Lichocka; (-) Antoni Macierewicz; (-) Ewa Malik; (-) Jerzy Materna; (-) Anna Milczanowska; (-) Jan Mosiński; (-) Bogumiła Olbryś; (-) Jacek Osuch; (-) Anna Paluch; (-) Teresa Pamuła; (-) Marcin Porzucek; (-) Zbigniew Rau; (-) Rafał Romanowski; (-) Urszula Rusecka; (-) Sławomir Skwarek; (-) Agnieszka Anna Soin; (-) Paweł Szrot; (-) Jacek Świat; (-) Krzysztof Tchórzewski; (-) Robert Telus; (-) Ryszard Terlecki; (-) Włodzimierz Tomaszewski; (-) Patryk Wicher; (-) Jarosław Wiesław Wieczorek; (-) Elżbieta Witek; (-) Agnieszka Wojciechowska van Heukelom; (-) Grzegorz Woźniak; (-) Tadeusz Woźniak; (-) Tomasz Zieliński.

U S T A W A

z dnia ...

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego

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) w art. 18a po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje środki, ustalone corocznie w ustawie budżetowej lub pochodzące z Krajowego Funduszu Drogowego, na przygotowanie, projektowanie, realizację oraz rozliczenie inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c, w tym na prace studialne i dokumentacyjne, nabywanie nieruchomości, wypłatę odszkodowań, przebudowę infrastruktury technicznej, wykonanie urządzeń drogi, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, odwodnienia, kanałów technologicznych oraz urządzeń ochrony środowiska.”;

2) w art. 19:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W granicach miast na prawach powiatu, z zastrzeżeniem ust. 5c–5h, zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta.”;

b) po ust. 5b dodaje się ust. 5c–5h w brzmieniu:

„5c. W granicach miasta na prawach powiatu, którego liczba mieszkańców nie przekracza 150 000, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wykonuje zadania w zakresie przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji obejmujących budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę drogi krajowej, niebędącej autostradą ani drogą ekspresową, jeżeli inwestycja ta została ujęta w programie wieloletnim Rady Ministrów dotyczącym rozwoju sieci dróg krajowych, programie inwestycyjnym ministra właściwego do spraw transportu albo innym dokumencie rządowym określającym zadania w zakresie infrastruktury drogowej.

5d. W zakresie inwestycji, o których mowa w ust. 5c, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pełni funkcję inwestora oraz wykonuje zadania zarządcy drogi niezbędne do przygotowania, realizacji, finansowania i rozliczenia inwestycji.

5e. Inwestycje, o których mowa w ust. 5c, obejmują również zadania funkcjonalnie związane z drogą krajową, w szczególności budowę lub przebudowę skrzyżowań, węzłów, mostów, wiaduktów, tuneli, przepustów, chodników, dróg dla pieszych, dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, oświetlenia, odwodnienia, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, ekranów akustycznych, kanałów technologicznych oraz przebudowę urządzeń obcych, jeżeli jest to konieczne do realizacji inwestycji.

5f. Inwestycje, o których mowa w ust. 5c, są finansowane w całości ze środków budżetu państwa, Krajowego Funduszu Drogowego lub innych środków pozostających w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Miasto na prawach powiatu nie jest zobowiązane do zapewnienia udziału własnego w finansowaniu tych inwestycji.

5g. Miasto na prawach powiatu może uczestniczyć w finansowaniu elementów wykraczających poza zakres funkcjonalny drogi krajowej, realizowanych na jego wniosek, na podstawie porozumienia zawartego z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

5h. Liczbę mieszkańców, o której mowa w ust. 5c, ustala się według danych ogłaszanych przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok ujęcia inwestycji w programie albo dokumencie, o których mowa w ust. 5c. Przekroczenie liczby 150 000 mieszkańców po ujęciu inwestycji w tym programie albo dokumencie nie wpływa na możliwość jej przygotowania, realizacji i finansowania na zasadach określonych w ust. 5c–5g.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2021 r., poz. 688) w art. 3:

1) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia – w odniesieniu do dróg krajowych, w tym inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

2) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi finansowane są z budżetów tych miast, z wyjątkiem autostrad, dróg ekspresowych, dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c tej ustawy.”

Art. 3. Do inwestycji dotyczących dróg krajowych w granicach miast na prawach powiatu, których liczba mieszkańców nie przekracza 150 000, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przepisy art. 19 ust. 5c–5h ustawy zmienianej w art. 1 mogą być stosowane, jeżeli minister właściwy do spraw transportu, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz właściwe miasto na prawach powiatu zawrą porozumienie określające zakres przejęcia przygotowania, realizacji lub finansowania inwestycji.

Art. 4. Rada Ministrów, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, dokona przeglądu programów wieloletnich dotyczących rozwoju sieci dróg krajowych pod kątem możliwości ujęcia w nich inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

U Z A S A D N I E N I E

Projektowana ustawa ma na celu usunięcie nierówności w finansowaniu inwestycji na drogach krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu. Obecny model powoduje, że miasta te - poza autostradami i drogami ekspresowymi - ponoszą ciężar finansowania zadań dotyczących dróg publicznych znajdujących się w ich granicach, mimo że część tych dróg pełni funkcję ponadlokalną, krajową i tranzytową.

Problem ten jest szczególnie dotkliwy dla miast na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców. Są to często ośrodki regionalne, przez które przebiegają istotne ciągi komunikacyjne, jednak ich możliwości finansowe są nieporównywalne z potencjałem dużych metropolii. Jednocześnie inwestycje na drogach krajowych mają charakter strategiczny, służą nie tylko mieszkańcom miasta, ale także ruchowi międzyregionalnemu, gospodarce, transportowi ciężkiemu, bezpieczeństwu ruchu drogowego i spójności sieci drogowej państwa.

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta.

Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej to jedna z najbardziej kosztownych inwestycji, która w sposób znaczący uszczupla budżety miast na prawach powiatu. Prowadzi to często do zapaści inwestycyjnej w innych obszarach, dlatego konieczne jest ich systemowe odciążenie.

Stan nawierzchni ulic jest kluczowy pod kątem transportu, komunikacji, ale także gospodarki. Drastyczny wzrost cen materiałów oraz rygorystyczne wymogi dotyczące wkładu własnego w programach dotacyjnych powodują, że budżety lokalne są skrajnie przeciążone. W tym miejscu kluczowa jest rola państwa, które powinno pełnić rolę wspierającą i regulującą procesy związane z drogową infrastrukturą lokalną. Bez systemowego odciążenia miast na prawach powiatu do 150 000 mieszkańców poprzez zwiększenie udziału państwa w kosztach oraz pełną rekompensatę za niszczenie dróg lokalnych przez ciężki transport – powiaty te będą zmuszone do rezygnacji z innych kluczowych usług dla mieszkańców.

Specyfika miast na prawach powiatu stawia je w skrajnie niekorzystnej sytuacji finansowej w zakresie infrastruktury drogowej. Ulice miast na prawach powiatu przenoszą ciężki ruch tranzytowy oraz aglomeracyjny, co powoduje ich przyspieszoną degradację. Koszty napraw i modernizacji spadają wyłącznie na budżet miasta, mimo że ruch ten służy gospodarce całego regionu lub kraju.

Projekt nie odbiera miastom bieżącego zarządu nad całą lokalną siecią drogową. Zmiana dotyczy inwestycji na drogach krajowych, czyli zadań o charakterze ponadlokalnym. Miasto może natomiast uczestniczyć finansowo w elementach dodatkowych, które wykraczają poza zakres funkcjonalny drogi krajowej i są realizowane na jego wniosek.

Podkreślając kluczową rolę transportu w rozwoju gospodarczym oraz jakość infrastruktury drogowej, należy uwzględnić istotną rolę samorządów, w tym miast na prawach powiatu. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której to samorzady nadwyrężają swoje budżety na poczet kosztownych modernizacji i remontów dróg. Istotne jest wsparcie dla samorządów z budżetu centralnego, aby braki budżetowe, wynikające z prowadzonych prac przy infrastrukturze drogowej, były odpowiednio rekompensowane.

Projekt zakłada większą spójność zarządzania inwestycjami krajowymi, możliwość jednolitego standardu przygotowania i realizacji inwestycji oraz szybsza modernizacja odcinków tranzytowych przebiegających przez miasta średniej wielkości. Zapewnia także płynność łańcucha dostaw co przyczynia się do skrócenia czasu przewozu, niższych kosztów paliwa oraz terminowości dostaw oraz pozwala przedsiębiorcom na łatwiejsze pozyskiwanie klientów oraz kooperację z większymi partnerami z odległych regionów kraju oraz zagranicy.

Projekt ustawy powoduje skutki finansowe dla budżetu państwa. Dokładne skutki finansowe wymagają inwentaryzacji odcinków dróg krajowych w tych miastach oraz listy zadań inwestycyjnych. Skutkiem wejścia w życie zmian wprowadzanych projektem będzie ograniczenie wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie będzie miał wpływu na dochody jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt wywołuje pozytywne skutki prawne oraz społeczne.

Projekt ma pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

WZÓR

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Władysław Kurowski, Patryk Wicher

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Projektowana ustawa ma na celu usunięcie nierówności w finansowaniu inwestycji na drogach krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu. Obecny model powoduje, że miasta te - poza autostradami i drogami ekspresowymi - ponoszą ciężar finansowania zadań dotyczących dróg publicznych znajdujących się w ich granicach, mimo że część tych dróg pełni funkcję ponadlokalną, krajową i tranzytową.

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta. Jednocześnie projekt nie odbiera miastom bieżącego zarządu nad całą lokalną siecią drogową. Zmiana dotyczy inwestycji na drogach krajowych, czyli zadań o charakterze ponadlokalnym. Miasto może natomiast uczestniczyć finansowo w elementach dodatkowych, które wykraczają poza zakres funkcjonalny drogi krajowej i są realizowane na jego wniosek

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Nie

Cel, który ma być osiągnięty za pomocą przedmiotowego projektu ustawy nie może być zrealizowany za pomocą innych środków niż zaproponowane w projekcie.

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

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

- a) Projekt jest spójny z dotychczasowymi regulacjami.
- b) Projekt jest zgodny z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw.
- c) Projekt nie jest sprzeczny z prawem międzynarodowym oraz prawem UE.
- d) Projektowana ustawa weszłaby w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projekt wywołuje pozytywne skutki społeczne. Celem proponowanej regulacji jest usunięcie nierówności w finansowaniu inwestycji na drogach krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu.

Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej to jedna z najbardziej kosztownych inwestycji, która w sposób znaczący uszczupla budżety miast na prawach powiatu. Prowadzi to często do zapaści inwestycyjnej w innych obszarach, dlatego konieczne jest ich systemowe odciążenie.

Stan nawierzchni ulic jest kluczowy pod kątem transportu, komunikacji, ale także gospodarki. Drastyczny wzrost cen materiałów oraz rygorystyczne wymogi dotyczące wkładu własnego w programach dotacyjnych powodują, że budżety lokalne są skrajnie przeciążone. W tym miejscu kluczowa jest rola państwa, które powinno pełnić rolę wspierającą i regulującą procesy związane z

drogową infrastrukturą lokalną. Bez systemowego odciążenia miast na prawach powiatu do 150 000 mieszkańców poprzez zwiększenie udziału państwa w kosztach oraz pełną rekompensatę za niszczenie dróg lokalnych przez ciężki transport – powiaty te będą zmuszone do rezygnacji z innych kluczowych usług dla mieszkańców.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projekt wywołuje pozytywne skutki gospodarcze. Specyfika miast na prawach powiatu stawia je w skrajnie niekorzystnej sytuacji finansowej w zakresie infrastruktury drogowej. Ulice miast na prawach powiatu przenoszą ciężki ruch tranzytowy oraz aglomeracyjny, co powoduje ich przyspieszoną degradację. Koszty napraw i modernizacji spadają wyłącznie na budżet miasta, mimo że ruch ten służy gospodarce całego regionu lub kraju.

Projekt ma pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Zapewnia spójność infrastruktury i odciąża budżety lokalne, co przekłada się na lepsze warunki prowadzenia biznesu. Zapewnia płynność łańcucha dostaw co przyczynia się do skrócenia czasu przewozu, niższych kosztów paliwa oraz terminowości dostaw, a także pozwala przedsiębiorcom na łatwiejsze pozyskiwanie klientów oraz kooperację z większymi partnerami z odległych regionów kraju oraz zagranicy.

Projekt zakłada większą spójność zarządzania inwestycjami krajowymi, możliwość jednolitego standardu przygotowania i realizacji inwestycji oraz szybsza modernizacja odcinków tranzytowych przebiegających przez miasta średniej wielkości.

[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?

Projekt ustawy powoduje skutki finansowe dla budżetu państwa. Zakłada zwiększenie odpowiedzialności finansowej państwa za inwestycje na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu do 150 000 mieszkańców. Dokładne skutki finansowe wymagają inwentaryzacji odcinków dróg krajowych w tych miastach oraz listy zadań inwestycyjnych. Projekt wywoła pozytywne skutki finansowe dla miast na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców poprzez przejęcie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązków związanych z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji na drogach krajowych zlokalizowanych w granicach tych miast. Skutkiem wejścia w życie zmian wprowadzanych projektem będzie ograniczenie wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie będzie miał wpływu na dochody jednostek samorządu terytorialnego.

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

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta.

Zmiana dotyczy inwestycji na drogach krajowych, czyli zadań o charakterze ponadlokalnym. Miasto może natomiast uczestniczyć finansowo w elementach dodatkowych, które wykraczają poza zakres funkcjonalny drogi krajowej i są realizowane na jego wniosek.

Inwestycje są finansowane w całości ze środków budżetu państwa, Krajowego Funduszu Drogowego lub innych środków pozostających w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Miasto na prawach powiatu może uczestniczyć w finansowaniu elementów wykraczających poza zakres funkcjonalny drogi krajowej, realizowanych na jego wniosek, na podstawie porozumienia zawartego z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

Projekt wywoła pozytywne skutki finansowe dla miast na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców poprzez przejęcie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązków związanych z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji na drogach krajowych zlokalizowanych w granicach tych miast. Skutkiem wejścia w życie zmian wprowadzanych projektem będzie ograniczenie wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie będzie miał wpływu na dochody 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, 18 czerwca 2026 r.

BEOS-WPEiM-1431/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.178.9.2026
Data wpływu 18.06.26r.

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 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (przedstawiciele wnioskodawców: poseł Władysław Kurowski i poseł Patryk Wicher)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2026 r. poz. 573) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹ (dalej: ustawa o drogach publicznych) oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego² (dalej: ustawa o finansowaniu infrastruktury).

Zmiany w ustawie o drogach publicznych polegają na tym, że w granicach miasta na prawach powiatu, którego liczba mieszkańców nie przekracza 150 000, zadania w zakresie przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji obejmujących budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę drogi krajowej, niebędącej autostradą ani drogą ekspresową będzie wykonywał Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKA) (projektowany art. 19 ust. 5c ustawy o drogach publicznych). W obecnym stanie prawnym zadania te należą do prezydentów miast. Warunkiem wykonywania przez GDDKA wymienionych wyżej zadań będzie ujęcie inwestycji w programie wieloletnim Rady Ministrów dotyczącym rozwoju sieci dróg krajowych, programie inwestycyjnym ministra właściwego do spraw transportu albo innym dokumencie rządowym określającym zadania w zakresie infrastruktury drogowej. Pozostałe zmiany

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 889.

² Dz. U. z 2021 r. poz. 688.

dotyczą finansowania nowych zadań GDDKA ze środków ustalanych corocznie w ustawie budżetowej lub pochodzących z Krajowego Funduszu Drogowego.

Projektowane zmiany w ustawie o finansowaniu infrastruktury są konsekwencją zmian projektowanych w ustawie o drogach publicznych.

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe.

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje zagadnień objętych projektem ustawy.

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

Przepisy projektu ustawy pozostają poza zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

4. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego nie jest objęty zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

Autor:

Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, 18 czerwca 2026 r.

BEOS-WPEiM-1432/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. ... SP5-III.020.148.8.2026

Data wpływu ... 18.06.26r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (przedstawiciele wnioskodawców: poseł Władysław Kurowski i poseł Patryk Wicher) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹ (dalej: ustawa o drogach publicznych) oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego² (dalej: ustawa o finansowaniu infrastruktury).

Zmiany w ustawie o drogach publicznych polegają na tym, że w granicach miasta na prawach powiatu, którego liczba mieszkańców nie przekracza 150 000, zadania w zakresie przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji obejmujących budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę drogi krajowej, niebędącej autostradą ani drogą ekspresową będzie wykonywał Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKA) (projektowany art. 19 ust. 5c ustawy o drogach publicznych). W obecnym stanie prawnym zadania te należą do prezydentów miast. Warunkiem wykonywania przez GDDKA wymienionych wyżej zadań będzie ujęcie inwestycji w programie wieloletnim Rady Ministrów dotyczącym rozwoju sieci dróg krajowych, programie inwestycyjnym ministra właściwego do spraw transportu albo innym dokumencie rządowym określającym zadania w zakresie infrastruktury drogowej. Pozostałe zmiany dotyczą finansowania nowych zadań GDDKA ze środków ustalanych corocznie w ustawie budżetowej lub pochodzących z Krajowego Funduszu Drogowego.

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 889.

² Dz. U. z 2021 r. poz. 688.

Projektowane zmiany w ustawie o finansowaniu infrastruktury są konsekwencją zmian projektowanych w ustawie o drogach publicznych.

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe.

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

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Bartosz Pawłowski

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, dnia 2 lipca 2026 r.

Władysław Kurowski
Posel na Sejm RP

Patryk Wicher
Posel na Sejm RP

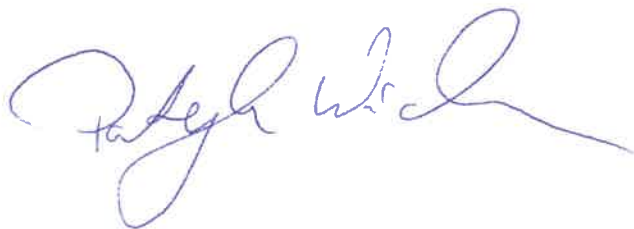
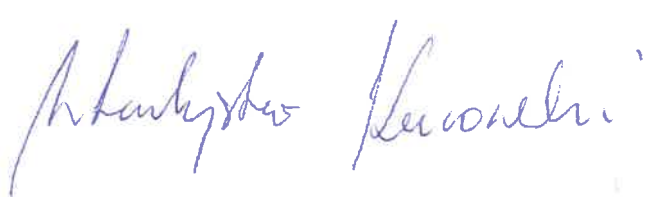
RPW/22782/2026 – 1P



EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2026 – 07 – 02
Data wpływu: 2026 – 07 – 02

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Jako reprezentant wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, złożonego do Laski Marszałkowskiej w dniu 9 czerwca br., informuję Pana Marszałka, że projekt ustawy powoduje zwiększenie wydatków budżetu państwa oraz Krajowego Funduszu Drogowego wynikające z przejęcia finansowania inwestycji dotyczących dróg krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu liczące do 150 000 mieszkańców. Dokładna kwota będzie uzależniona od liczby inwestycji wpisanych do programów rządowych. W zależności od liczby inwestycji ujmowanych corocznie w programach rządowych skutki finansowe szacuje się na około 600 mln zł – 900 mln zł rocznie. Jednocześnie skutkiem wejścia w życie ustawy będzie zmniejszenie wydatków jednostek samorządu terytorialnego o odpowiadającą wartość tych inwestycji, co oznacza zmianę źródła finansowania inwestycji.



WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-III.020.178.12.2026

Data wpływu 02.07.2026



RPW/23763/2026-1P



EZD RP KS
(BPK-III)
Data rejestracji: 2026-07-10
Data wpływu: 2026-07-10

Prezes
Adam Glapiński

Warszawa, 7 lipca 2026 r.

DP.IV.024.99.2026.MJ

Pan
Marek Siwiec
Szef Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie,

W nawiązaniu do pisma z dnia 16 czerwca 2026 r. (znak: SPS-III.020.178.7.2026) dotyczącego *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego*, uprzejmie informuję, że Narodowy Bank Polski nie zgłasza uwag do powyższego dokumentu.

Z poważaniem

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. *SPS-III.020.178.16.2026*

Data wpływu *14.07.2026*