



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja

Druk nr 880

Warszawa, 21 listopada 2024 r.

Pan

Szymon Hołownia

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.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Marka Jana Chmielewskiego i pana posła Arkadiusza Sikorę.

(-) Piotr Adamowicz; (-) Sylwia Bielawska; (-) Marek Biernacki; (-) Mateusz Bochenek; (-) Krzysztof Bojarski; (-) Piotr Borys; (-) Agnieszka Buczyńska; (-) Elżbieta Burkiewicz; (-) Marek Jan Chmielewski; (-) Alicja Chybicka; (-) Żaneta Cwalina-Śliwowska; (-) Włodzimierz Czarzasty; (-) Jacek Czerniak; (-) Zofia Czernow; (-) Sławomir Ćwik; (-) Barbara Dolniak; (-) Agnieszka Dziemianowicz-Bąk; (-) Joanna Frydrych; (-) Patryk Gabriel; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Elżbieta Gapińska; (-) Krzysztof Gawkowski; (-) Elżbieta Gelert; (-) Włodzisław Giziński; (-) Tomasz Głogowski; (-) Piotr Głowski; (-) Marta Golbik; (-) Stanisław Gorczyca; (-) Daria Gosek-Popiołek; (-) Piotr Górnikiewicz; (-) Krzysztof Grabczuk; (-) Michał Gramatyka; (-) Małgorzata Gromadzka; (-) Barbara Grygorcewicz; (-) Krzysztof Habura; (-) Agnieszka Hanajczyk; (-) Iwona Hartwich; (-) Paulina Hennig-Kloska; (-) Marek Tomasz Hok; (-) Bożenna Hołownia; (-) Łukasz Horbatowski; (-) Maria Małgorzata Janyska; (-) Michał Jaros; (-) Patryk Jaskulski; (-) Dominik Jaśkowiec; (-) Marcin Józefaciuk; (-) Piotr Kandyba; (-) Jacek Karnowski; (-) Iwona Karolewska; (-) Rafał Kasprzyk; (-) Katarzyna Kierzek-Koperska; (-) Agnieszka Maria Kłopotek; (-) Ewa Kołodziej; (-) Magdalena Małgorzata Kołodziejczak; (-) Rafał Komarewicz; (-) Tomasz Kostuś; (-) Urszula Koszutska; (-) Aleksandra Kot; (-) Katarzyna Kotula; (-) Piotr Kowal; (-) Iwona Maria Kozłowska; (-) Maria Joanna Koźlakiewicz; (-) Michał Krawczyk; (-) Katarzyna Królak; (-) Marek Krzakała; (-) Adam Krzemiński; (-) Henryka Krzywonos-Strycharska; (-) Anita Kucharska-Dziedzic; (-) Marcin Kulasek; (-) Stanisław Lamczyk; (-) Gabriela Lenartowicz; (-) Aleksandra Leo; (-) Bożena Lisowska; (-) Łukasz Litewka; (-) Adam Luboński; (-) Artur Jarosław Łącki; (-) Alicja Łepkowska-Golaś; (-) Magdalena Łośko; (-) Arkadiusz Marchewka; (-) Dorota

Marek; (-) Paweł Masełko; (-) Katarzyna Matusik-Lipiec; (-) Jacek Niedźwiedzki; (-) Małgorzata Niemczyk; (-) Jolanta Niezgodzka; (-) Maja Ewa Nowak; (-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Wanda Nowicka; (-) Urszula Nowogórska; (-) Barbara Okuła; (-) Barbara Oliwiecka; (-) Dorota Olko; (-) Mirosław Adam Orliński; (-) Łukasz Osmalak; (-) Katarzyna Osos; (-) Paweł Papke; (-) Ryszard Petru; (-) Małgorzata Pępek; (-) Krzysztof Piątkowski; (-) Katarzyna Maria Piekarska; (-) Norbert Pietrykowski; (-) Lucjan Marek Pietrzczyk; (-) Kazimierz Plocke; (-) Elżbieta Anna Polak; (-) Agnieszka Pomaska; (-) Mariusz Popielarz; (-) Michał Pyrzyk; (-) Renata Rak; (-) Bartosz Romowicz; (-) Wiesław Różyński; (-) Marek Rząsa; (-) Jarosław Rzepa; (-) Rafał Siemaszko; (-) Arkadiusz Sikora; (-) Marcin Skonieczka; (-) Waldemar Sługocki; (-) Weronika Smarduch; (-) Anna Sobolak; (-) Katarzyna Stachowicz; (-) Franciszek Sterczewski; (-) Piotr Paweł Strach; (-) Paweł Suski; (-) Wiesław Szczepański; (-) Andrzej Szewiński; (-) Henryk Szopiński; (-) Krystyna Szumilas; (-) Ewa Szymanowska; (-) Paweł Śliz; (-) Apoloniusz Tajner; (-) Tadeusz Tomaszewski; (-) Wioleta Tomczak; (-) Maciej Tomczykiewicz; (-) Małgorzata Tracz; (-) Tomasz Trela; (-) Katarzyna Ueberhan; (-) Joanna Wicha; (-) Monika Wielichowska; (-) Adrian Witczak; (-) Kamil Wnuk; (-) Anna Wojciechowska; (-) Maciej Wróbel; (-) Bartosz Zawieja; (-) Anna Maria Żukowska.

U S T A W A

z dnia 2024 r.

o zmianie ustawy o drogach publicznych

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222) w art. 13b ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Śródmiejską strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy, jeżeli spełnione są warunki, o których mowa w ust. 2, a ustanowienie strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.”

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Miasta Polski od wielu lat borykają się z nadmierną kongestią samochodową. W szczególności napływ samochodów w szczycie sezonu i w weekendy sprawia, iż powierzchnia zajęta przez samochody zaparkowane w centrach miast bywa większa niż całkowita powierzchnia dróg publicznych tego obszaru. Kierowcy w centrach miast wykorzystują do parkowania każdy wolny fragment przestrzeni niszcząc przy tym zielen miejską oraz uszkadzając niejednokrotnie zabytkową tkankę miejską. Tak duże natężenie ruchu to również istotne zanieczyszczenia środowiskowe, związane z emisją spalin samochodowych i hałasu. Stąd celem niniejszego projektu ustawy jest nowelizacja ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222) polegająca na wprowadzeniu zmiany stawek opłat za postój pojazdów w strefie płatnego parkowania.

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

Projekt nie przewiduje wydania aktów wykonawczych.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Marek Jan Chmielewski

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Miasta Polski od wielu lat borykają się z nadmierną kongestią samochodową. W szczególności napływ samochodów w szczycie sezonu i w weekendy sprawia, iż powierzchnia zajęta przez samochody zaparkowane w centrach miast bywa większa niż całkowita powierzchnia dróg publicznych tego obszaru.

Celem niniejszego projektu ustawy jest nowelizacja ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222) polegająca na wprowadzeniu zmiany stawek opłat za postój pojazdów w strefie płatnego parkowania.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

- Tak
- **Nie**

W niniejszym przypadku nie rozważano rozwiązań alternatywnych z uwagi na to, iż najwłaściwszą formą uregulowania przedmiotowej kwestii jest zaproponowana nowelizacja ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222).

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

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

W obecnym stanie prawnym, zgodnie z art. 13b ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, śródmiejską strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy w mieście o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców, jeżeli spełnione są warunki, o których mowa w ust. 2 tego artykułu, a ustanowienie strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska. Zgodnie z art. 13b ust. 2 wymienionej ustawy strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

Niniejszy projekt przewiduje, iż śródmiejską strefę płatnego parkowania będzie ustalać się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy, jeżeli spełnione są warunki, o których mowa w ww. ust. 2, a ustanowienie strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.

Projektowane rozwiązania są zgodne z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw oraz spójne z dotychczasowymi regulacjami.

Projekt nie podlega obowiązkowi notyfikacyjnemu wynikającemu z prawa UE.

Projektowane rozwiązania są zgodne z prawem międzynarodowym i prawem UE.

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

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowana regulacja będzie miała pozytywne skutki społeczne. Kierowcy w centrach miast wykorzystują do parkowania każdy wolny fragment przestrzeni niszcząc przy tym zieleń miejską oraz uszkadzając niejednokrotnie zabytkową tkankę miejską. Tak duże natężenie ruchu to również istotne zanieczyszczenia środowiskowe, związane z emisją spalin samochodowych i hałasem. Projekt będzie oddziaływał na mieszkańców miejscowości do 100 000 mieszkańców, w których rady gminy podejmą uchwały w przedmiotowym zakresie.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projektowana ustawa będzie miała pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (MŚP), gdyż ich klienci będą mieli lepszy dostęp do gastronomii i usług.

Ponadto proponowane rozwiązanie poprawi dostępność do instytucji kultury mieszkańców i osób przebywających na terenie miejscowości, których projekt dotyczy.

[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 nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Projektowane rozwiązanie może zwiększyć dochody własne jednostek samorządu terytorialnego, jednakże z uwagi fakultatywność projektowanych rozwiązań skala zwiększenia tych dochodów jest trudna do oszacowania.

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

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

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ **Nie**

Tak, ponieważ:

- określa plan przyznania lub zmiany pomocy państwa (art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej);
- zawiera przepisy techniczne (dyrektywa (UE) 1535/2015);
- dotyczy dziedziny podlegającej kompetencji Europejskiego Banku Centralnego (art. 127 ust. 4 tiret drugie TfUE);
- ma zastosowanie do usług świadczonych przez usługodawców (dyrektywa 2006/123/WE);
- dotyczy innych niż wymienione wyżej dziedzin objętych procedurą notyfikacyjną.

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**

➤ Tak

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

➤ **Nie**

➤ Tak

[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**
- Tak

Warszawa, 29 listopada 2024 r.

BEOS-WPEiM-2492/24

DS. 1120.472.2024(2)
29.11.2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (przedstawiciele wnioskodawców: poseł Arkadiusz Sikora i poseł Marek Jan Chmielewski)

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

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie ustawy przewidziano nowelizację ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹, zwanej dalej „ustawą”. Zmiana polega na zniesieniu ustawowego ograniczenia możliwości ustalania śródmiejskiej strefy płatnego parkowania wyłącznie w mieście o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców. Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 13b ust. 2a ustawy śródmiejska strefa płatnego parkowania byłaby ustalana na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy, o ile spełnione są warunki określone dla ustanowienia strefy płatnego parkowania², a ustanowienie strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.

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

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy uwzględnić:

- art. 191 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE), zgodnie z którym polityka Unii w dziedzinie środowiska naturalnego przyczynia się m.in. do zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego oraz ochrony zdrowia ludzkiego;
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222.

² Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej (art. 13b ust. 2 ustawy).

2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy³, zwaną dalej „dyrektywą 2008/50/WE”. Dyrektywa ta ustanawia przepisy o jakości powietrza mające na celu redukcję zanieczyszczeń do poziomów, które minimalizują skutki ich szkodliwego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie ludzi.

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

Z projektu ustawy oraz jego uzasadnienia wynika, że proponowana modyfikacja zasad ustalania śródmiejskiej strefy płatnego parkowania służy rozwiązaniu problemu, jakim jest nadmierna kongestia samochodowa (nadmierne zatłoczenie komunikacyjne) występująca od wielu lat w polskich miastach, która powoduje istotne zanieczyszczenie środowiskowe związane z emisją spalin i hałasu. Można uznać, że projekt zmierza do wsparcia przedsięwzięć prośrodowiskowych, w szczególności w zakresie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.

Projektowana regulacja mieści się w ramach prawnych wyznaczonych w art. 191 TfUE oraz dyrektywie 2008/50/WE.

4. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Marcin Fryźlewicz

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji



Ziemowit Cieslik

³ Dz. Urz. UE L 152 z 11.6.2008, s. 1, ze zm. Dyrektywa ta została uchylona ze skutkiem od dnia 12 grudnia 2026 r. dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy (wersja przekształcona), Dz. Urz. UE L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>.



WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-4P.020.291.7.2024

02.12.2024

Data wpływu

BIURO EKSPERTYZ I OCENY SKUTKÓW REGULACJI
KANCELARII SEJMU

Warszawa, 29 listopada 2024 r.

BEOS-WPEiM-2493/24

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

1. Wzrost: 172-87 CM

2. Waga: 72-20 KG

3. Data wpływu: 28.11.2024

Opinia

w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (przedstawiciele wnioskodawców: poseł Arkadiusz Sikora i poseł Marek Jan Chmielewski) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

W projekcie ustawy przewidziano nowelizację ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹, zwanej dalej „ustawą”. Zmiana polega na zniesieniu ustawowego ograniczenia możliwości ustalania śródmiejskiej strefy płatnego parkowania wyłącznie w mieście o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców. Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 13b ust. 2a ustawy śródmiejska strefa płatnego parkowania byłaby ustalana na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy, o ile spełnione są warunki określone dla ustanowienia strefy płatnego parkowania², a ustanowienie strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.

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

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222.

² Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej (art. 13b ust. 2 ustawy).

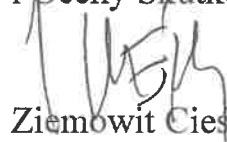
Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.**

Autor:

Marcin Fryźlewicz
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji



Ziemowit Cieslik