



RPW/1367/2026 – 1P



EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2026 – 01 – 14
Data wpływu: 2026 – 01 – 14

Warszawa, 13 stycznia 2026 r.

Anna-Maria Żukowska
Daria Gosek-Popiołek
Posłanki na Sejm RP
Wnioskodawczynie projektu ustawy

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 36 ust. 1a Regulaminu Sejmu RP, jako przedstawicielki wnioskodawców, niniejszym wnosimy autopoprawkę **do poselskiego projektu ustawy o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego oraz o ratowaniu miejsc pracy na kolei towarowej (RPW/31538/2025).**


Anna-Maria Żukowska


Daria Gosek-Popiołek

AUTOPOPRAWKA

do poselskiego projektu ustawy o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego oraz o ratowaniu miejsc pracy na kolei towarowej (RPW/31538/2025)

W poselskim projekcie ustawy o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego oraz o ratowaniu miejsc pracy na kolei towarowej wprowadza się następująca zmiany:

- 1) w przypisie nr 1 słowa: “ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym oraz ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.” zastępuje się słowami “ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowy, ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustawę z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawę z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych.”;

- 2) po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu:

“**Art. 1a.** W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, w art. 5 ust. 1 pkt 1 skreśla się średnik i dodaje słowa “, przy czym środki te przeznacza się wyłącznie na rozwój, w gminach wiejskich i wiejsko-miejskich, infrastruktury rowerowej, pieszej, a także przystanków komunikacyjnych, dworców i węzłów przesiadkowych.”;

- 3) w art. 2:

- a) w pkt 3 w dodawanym art. 58b ust. 3 słowo “ważny” zamienia się słowami “biletem imiennym, ważnym”;

- b) w pkt 3 dodawany art. 58e ust. 1 uzyskuje brzmienie:

“Art. 58e. 1. W celu otrzymania rekompensaty, o której mowa w art. 50 pkt 3, w stosunku do linii komunikacyjnych, których dotyczy obowiązek, o którym mowa w art. 58b ust. 2, przewoźnik nie będący operatorem zawiera z organizatorem umowę, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 24, i na tej podstawie uzyskuje status operatora.”;

- c) pkt 4 w dodawanym art. 66 ust. 1, 2 i 3 po słowach “podlega” dodaje się słowo “każdorazowo”;

- 4) w art. 5, w dodawanym art. 15a pkt 4 słowa “numeru PESEL” zastępuje się słowami “unikalnego numeru biletu”;

- 5) w art. 6:

- a) w pkt 1 lit. b część wspólna w dodawanym ust. 4d otrzymuje brzmienie:

“i pobierana jest na wszystkich drogach publicznych; przepisy rozdziału 5a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym stosuje się odpowiednio; przepis ust. 4a stosuje się.”;

- b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

“w art. 41 po ust. 15 dodaje się ust. 16-24 w brzmieniu:

„16. Właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały może także wprowadzić zakaz poruszania się po wszystkich lub wybranych drogach lub ich odcinkach, znajdujących się w granicach gminy, pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 30 lub 35 ton.

17. Uchwała, o której mowa w ust. 16, jest aktem prawa miejscowego i określa:

- 1) obszar obowiązywania zakazu ze wskazaniem całego obszaru gminy, dróg publicznych lub ich odcinków;
- 2) dopuszczalną masę całkowitą pojazdów, które mogą poruszać się na obszarze obowiązywania zakazu.

18. Uchwała, o której mowa w ust. 16, może zostać przyjęta, jeżeli z przeprowadzonej analizy wynika, że:

- 1) jej przyjęcie jest uzasadnione celami w zakresie zdrowia publicznego, ochrony środowiska lub bezpieczeństwa;
- 2) gmina nie dysponuje innymi, mniej daleko idącymi, instrumentami, za pomocą których może osiągnąć cele, o których mowa w pkt 1;
- 3) rozwiązania przewidziane w uchwale są proporcjonalne do osiągnięcia celów, o których mowa w pkt 1.

19. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta przynajmniej na 45 dni przed przyjęciem uchwały, o której mowa w ust. 16, udostępnia jej projekt, z uzasadnieniem zawierającym analizę, o której mowa w ust. 18, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu gminy lub miasta oraz stronie podmiotowej urzędu gminy z informacją o możliwości zgłaszania do niej uwag, wskazując sposób i czas ich składania, który nie może być krótszy niż 30 dni od dnia ogłoszenia; informację o udostępnieniu projektu uchwały i możliwości zgłaszania do niej uwag, w tym sposobu i czasu ich składania, ogłasza się także w prasie miejscowej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości.

20. Obszar obowiązywania zakazu, o którym mowa w ust. 16, oznacza się znakami drogowymi wskazującymi dopuszczalną masę całkowitą pojazdów, które mogą poruszać się na obszarze obowiązywania zakazu.

21. Do zakazu, o którym mowa w ust. 16, stosuje się ust. 8 i 14, nie stosuje się ust. 2-7 i 9-13 i 15.

22. Uchwała, o której mowa w ust. 16, nie ma zastosowania do pojazdów, o których mowa w art. 10 ust. 2 ustawy z dnia ... o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego oraz o ratowaniu miejsc pracy na kolei towarowej.

23. W przypadku naruszenia zakazu stosuje się art. 10 ust. 9 ustawy z dnia ... o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego oraz o ratowaniu miejsc pracy na kolei towarowej.

24. Właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały może wyjątkowo odejść od przepisów wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, w celu zawężenia pasa ruchu lub zmniejszenia odległości

między przejściami dla pieszych, na danym odcinku drogi lub na danym obszarze, bez zmiany klasy drogi, jeżeli jest to uzasadnione zapewnieniem bezpieczeństwa pieszych lub innych użytkowników drogi”;

c) po pkt 2 dodaje się pkt 3-5 w brzmieniu:

“3) w art. 20d ust. 1 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 4 w brzmieniu:

“4) finansowanie rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285), a także rozwoju infrastruktury rowerowej, pieszej, przystanków komunikacyjnych, dworców i węzłów przesiadkowych; na cel o którym mowa w niniejszym punkcie i pkt 3 przeznacza się łącznie ponad połowę dochodów uzyskanych z grzywien.”;

4) w art. 13b ust. 4 pkt 1:

- a) w lit. a cyfrę “0,15 %” zamienia się cyfrą “0,45 %”,
- b) w lit. b cyfrę “0,45 %” zamienia się cyfrą “1,35%”,
- c) średnik w lit. b zastępuje się przecinkiem i dodaje słowa “przy czym minimalna stawka, o której mowa w literze a wynosi 5 zł, a w lit. b 15 zł;”;

6) uchyla się art. 7;

7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

“W ustawie z dnia 27 marca 2003 r. O planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. Poz. 1130, 1907, 1940, z 2025 r. poz. 527, 680) w art. 14 po ust. 6a dodaje się ust. 6b w brzmieniu:

”6b. Obiekty w przeważającej mierze służące do prowadzenia działalności logistycznej w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 40 ust. 2 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1799), o powierzchni przekraczającej 50 ha, uwzględniając obiekty funkcjonujące na terenie portu lub przystani morskiej, o których mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, oraz na terenie portu lub przystani śródlądowej, o których mowa w art. 5 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, lokalizuje się w odległości nie większej niż 500 m od najbliższej bocznicy kolejowej lub terminalu towarowego w rozumieniu art. 4 pkt 10 i 36c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. Poz. 697, 731).”;

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

Art. 8a. W art. 5 ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

“5. Strefa może być ustanowiona wyłącznie w odległości nie większej niż 500 m od najbliższej bocznicy kolejowej lub terminalu towarowego w rozumieniu art. 4 pkt 10 i 36c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. Poz. 697, 731).”;

9) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

“1. Trasa przejazdu, wyznaczana od miejsca załadunku do miejsca rozładunku, w przypadku przewożenia towarów, o których mowa w art. 12 ust. 9 lub 10, nie może przekroczyć dla pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej:

1) od 2027 r.

- a) 30 ton – 510 km,
- b) 32 tony – 420 km,
- c) 34 tony – 330 km,
- d) 36 ton – 240 km,
- e) 38 ton – 150 km;

2) od 2030 r.

- a) 30 ton – 340 km,
- b) 32 tony – 280 km,
- c) 34 tony – 220 km,
- d) 36 ton – 160 km,
- e) 38 ton – 100 km;

3) od 2030 r.

- a) 30 ton – 170 km,
- b) 32 tony – 140 km,
- c) 34 tony – 110 km,
- d) 36 ton – 80 km,
- e) 38 ton – 50 km.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

“4. Przepis ust. 1 ma zastosowanie do przewoźników przewożących tygodniowo towary o wolumenie przekraczającym 100 ton.”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

“6. Regionalny dyrektor ochrony środowiska może, w drodze zarządzenia, wprowadzić zakaz ruchu pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 30 ton, z wyjątkiem pojazdów, o których mowa w ust. 2, na całym lub części obszaru form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, 1940, z 2025 r. poz. 884), jeżeli przeprowadzona analiza wykaże, że:

- 1) wprowadzenie zakazu jest uzasadnione celami w zakresie ochrony środowiska;
- 2) nie dysponuje on innymi, mniej daleko idącymi, instrumentami, za pomocą których może osiągnąć cele, o których mowa w pkt 1;

3) rozwiązania przewidziane w zarządzeniu są proporcjonalne do osiągnięcia celów, o których mowa w pkt 1.”;

d) po ust. 6 dodaje się ust. 7-14 w brzmieniu:

“7. Za każdorazowe przekroczenie ograniczeń, o których mowa w ust. 1, przewoźnik podlega karze równej iloczynowi liczby pełnych kilometrów, które zostały przekroczone, i wartości jednostkowej stawki kary.

8. Wartość podstawowa jednostkowej stawki kary, o której mowa w ust. 7, wynosi 200 zł, przy czym w przypadku przekroczenia więcej niż 5 pełnych kilometrów, do wartości podstawowej dolicza się wartość dodatkową tej stawki, która jest równa iloczynowi 50 zł i liczby pełnych kilometrów, które zostały przekroczone.

9. Za każdorazowe naruszenie zakazu, o których mowa w ust. 5, przewoźnik podlega karze w wysokości 10 tys. zł.

10. Za każdorazowe naruszenie zakazu, o którym mowa w ust. 6, przewoźnik podlega karze w wysokości 15 tys. zł.

11. W przypadku wykrycia lub uzasadnionego podejrzenia naruszenia zakazów lub ograniczeń, o których mowa w ust. 1, 5 lub 6, zarządcy dróg, Policja, oraz straże gminne (miejskie) zobowiązane są przekazać zgłoszenia wojewódzkiego inspektorowi transportu drogowego.

12. Kary, o których mowa w ust. 7, 9 i 10 nakład wojewódzki inspektor transportu drogowego w drodze decyzji administracyjnej.

13. Na każde wezwanie wojewódzkiego inspektora transportu drogowego przewoźnik udostępnia mu informacje, dokumentację i dane geolokalizacyjne pojazdów, w celu weryfikacji przestrzegania zakazów, o których mowa w ust. 7, 9 i 10.

14. Na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia im nieodpłatnie dane z rejestru, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi.”;

10) w art. 12:

a) w ust. 1 wprowadzenie do przepisu otrzymuje brzmienie:

“1. Przedsiębiorca, dla którego prowadzenie działalności logistycznej w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 40 ust. 2 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1799) stanowi przeważającą działalność gospodarczą, uwzględniając działalność na terenie portu lub przystani morskiej, o których mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, oraz na terenie portu lub przystani śródlądowej, o których mowa w art. 5 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, który odbiera i wysyła tygodniowo towary o wolumenie przekraczającym 100 ton, zapewnia, aby określony procentowo, minimalny roczny wolumen towarów danego

rodzaju, odbieranych i wysyłanych, określony w tonokilometrach, był odbierany i wysyłany za pośrednictwem kolei, przy czym minimalny wolumen wynosi:";

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

"2. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, do 31 marca danego roku kalendarzowego przekazuje raport roczny z wykonania obowiązku, o którym mowa w ust. 1, za poprzedni rok kalendarzowy, jak również potwierdzenie uiszczenia opłaty zastępczej, jeżeli wystąpił obowiązek jej uiszczenia, Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego i Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

3. Raport, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

1) pełen wykaz przewozów, w tym dla każdego przewozu:

- a) wskazanie miejsc załadunków i rozładunków,
- b) przewożone towary, o których mowa w ust. 9 i 10,
- c) przewożony wolumen towarów określony w tonach
- d) wykorzystane środki transportu, w tym kolej,
- e) pokonaną liczbę kilometrów,
- f) dane geolokalizacyjne z trasy – jeżeli są dostępne;

2) sumaryczną liczbę ton i pokonanych kilometrów dla poszczególnych miesięcy i całego roku kalendarzowego, z podziałem na towary, o których mowa w ust. 9 i 10, i wykorzystane środki transportu, w tym kolej;

3) liczbę tonokilometrów w danym roku kalendarzowym, z podziałem na towary, o których mowa w ust. 9 i 10, i wykorzystane środki transportu, w tym kolej, a także udział procentowy wolumenów wysyłanych i odbieranych kolejną;

4) wskazanie na sumaryczną dla wszystkich rodzajów towarów liczbę tonokilometrów brakującą do osiągnięcia obowiązku, o którym mowa w ust. 1, a także szczegółową kalkulację opłaty zastępczej, zgodnie z ust. 4-6.";

c) po ust. 3 dodaje się ust. 4-10 w brzmieniu:

"4. W przypadku niewywiązania się z obowiązku, o którym mowa w ust. 1 i 2, podmiot obowiązany oblicza i uiszcza opłatę zastępczą, która stanowi iloczyn wartości jednostkowej stawki opłaty zastępczej, określanej zgodnie z ust. 5 i 6, i brakującej liczby tonokilometrów do wywiązania się z obowiązku.

5. Wartość podstawowa jednostkowej stawki opłaty zastępczej dla 2027 r. wynosi 7 zł, przy czym w przypadku przekroczenia więcej niż 5 pełnych tonokilometrów do wartości podstawowej dodaje się iloczyn wartości dodatkowej tej stawki, wynoszącej dla 2027 r. 10 groszy, i liczby przekroczonych tonokilometrów.

6. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego do 15 kwietnia danego roku kalendarzowego ogłasza w formie obwieszczenia wartość podstawową i dodatkową jednostkowej stawki opłaty zastępczej za pełny tonokilometr niespełnionego

obowiązku, o których mowa w ust. 5, dla tego roku kalendarzowego, które są równe wartościom tej stawki z poprzedniego roku kalendarzowego, skorygowanym o wskaźnik, o którym mowa w art. 94 ust. 1 pkt 1 lit a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1631, 1674, z 2025 r. poz. 718, 769), ogłoszony przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego dla poprzedniego roku kalendarzowego.

7. Opłatę zastępczą uiszcza się na rachunek Funduszu Kolejowego, o którym mowa w art. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, do 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy obowiązek.

8. Za kontrolę w zakresie realizacji obowiązku, o których mowa w ust. 1 i prawdziwości danych przedstawionych w raporcie, o których mowa w ust. 3, w tym przy wykorzystaniu systemu monitorowania przewozu i obrotu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, a także poprawności obliczenia opłaty zastępczej, o którym mowa w ust. 4, i dochodzenie należności w stosunku do nieuiszczonych lub niepoprawnie uiszczonych opłat odpowiada Szef Krajowej Administracji Skarbowej.

9. Towary danego rodzaju, których dotyczy obowiązek, o którym mowa w ust. 1, obejmują:

- 1) węgiel kamienny i węgiel brunatny;
- 2) ropa naftowa i gaz ziemny;
- 3) rudy metali;
- 4) kruszywo, piasek, żwir, gliny;
- 5) koks i produkty rafinacji ropy naftowej;
- 6) chemikalia, produkty chemiczne;
- 7) cement, wapno, gips;
- 8) metale podstawowe, wyroby metalowe gotowe;
- 9) maszyny, urządzenia;
- 10) sprzęt transportowy.

10. Minister do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia dodatkowe rodzaje towarów, niewymienione w ust. 9, których dotyczy obowiązek, o którym mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę klimatyczne, środowiskowe, zdrowotne, logistyczne i ekonomiczne uzasadnienie transportowania ich koleją, biorąc pod uwagę kwestię odporności i bezpieczeństwa państwa.”;

11) art. 13 otrzymuje brzmienie:

“Art. 13. 1. Minister właściwy do spraw transportu wydaje rozporządzenie, o którym mowa w art. 12 ust. 10, w ciągu 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Uzasadnienie

Głównym celem niniejszej autopoprawki jest uwzględnienie rekomendacji zawartych w opinii Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji Kancelarii Sejmu (dalej jako "BEOS") z dnia 10 października 2025 r. Ponadto, autopoprawka uwzględnia uwagę zawartą w opinii Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych (UODO) z dnia 9 października 2025 r., a także część uwag eksperckich i zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych projektu ustawy.

W zakresie uwag BEOS:

- 1) Projektodawca wyjaśnia, że art. 58c i 58e ust. 1, dodawane przez art. 2 pkt 3 projektu ustawy, odsyła do art. 50 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1720);
- 2) sprecyzowano art. 58e ust. 1 poprzez dodanie, że przewoźnik, który nie jest operatorem, czyli nie posiada zawartej umowy z organizatorem transportu, która jest główną przesłanką definicji operatora z art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewoźnik, w celu uzyskania rekompensaty za stosowanie Polskiego Biletu Powszechnego zawiera taką umowę, a więc uzyskuje formalnie status operatora. Status operatora w takim przypadku może być związany jedynie z faktem uzyskiwania Rekompensaty za stosowanie Polskiego Biletu Powszechnego;
- 3) wykreślono art. 7, biorąc pod uwagę wątpliwości związane z jego zgodnością z Dyrektywą 2012/34;
- 4) wprowadzono poprawki do art. 6 pkt 2 poprzez uwzględnienie w procedurze przyjmowania uchwały obowiązkowych warunków i analizy zgodności z zasadami celowości, konieczności i proporcjonalności, a także dodając proporcjonalne wyjątki oraz jasno sprecyzowaną sankcję, w celu spełnienia wynikającej z art. 2 i 7 Konstytucji RP zasady określoności przepisów. Uzupełniono także DSR o uzasadnienie kwestii konieczności i proporcjonalności tego przepisu;
- 5) w przypadku art. 8 uzupełniono DSR o uzasadnienie kwestii konieczności i proporcjonalności tego przepisu;
- 6) w przypadku instrumentu przewidzianego w art. 10 ust. 1 dodano dodatkowe, proporcjonalne zawężenie przepisu, proporcjonalną drogę dojścia do obowiązku docelowego, a także jasno sprecyzowano proporcjonalne sankcje (dodane ust. 7 i 8 oraz powiązane ust. 11-14), które jednocześnie spełniają zasadę określoności przepisów, wynikającą z art. 2 i 7 Konstytucji RP oraz zapewniają skuteczne osiągnięcie celów unijnych w zakresie przeciwdziałania katastrofie klimatycznej. Uzupełniono także DSR o uzasadnienie kwestii konieczności i proporcjonalności tego przepisu; a także DSR o uzasadnienie kwestii konieczności i proporcjonalności tego przepisu;
- 7) w przypadku art. 10 ust. 5 jasno sprecyzowano sankcję (dodany ust. 9 i powiązane 11-14), uzupełniono DSR o uzasadnienie kwestii konieczności i proporcjonalności tego przepisu;
- 8) w przypadku art. 10 ust. 6 przebudowano przepis w celu zintegrowania procedury z warunkiem i analizą celowości, konieczności i proporcjonalności, dodano także proporcjonalne wyłączenia, a jasno sprecyzowano sankcję, w celu spełnienia zasady określoności przepisów, wynikającej z art. 2 i 7 Konstytucji RP;

- 9) w przypadku art. 12, w celu lepszego dostosowania do zasad konieczności i proporcjonalności złączono i uelastyczniono przepis poprzez wprowadzenie mechanizmu opłaty zastępczej, która może być uiszczana alternatywnie do spełnienia obowiązku, sprecyzowano także ustawowy katalog towarów objętych obowiązkiem, a także doprecyzowano wprowadzenie do przepisu i wprowadzono korekty techniczne. Uzupełniono DSR o uzasadnienie kwestii konieczności i proporcjonalności tego przepisu.

W zakresie uwagi UODO w art. 15a pkt 4 dodawanym przez art. 5 projektu ustawy zamieniono kontrolę biletu na podstawie numer PESEL na jego kontrolę na podstawie unikalnego numeru biletu.

W zakresie uwag eksperckich:

- 1) zgodnie z rekomendacjami z analizy¹ dr Michała Beima, eksperta Instytutu Sobieskiego oraz Instytutu Spraw Obywatelskich, do projektu ustawy dodano art. 1a, który optymalizuje wykorzystanie środków przekazywanych z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w taki sposób, aby był wykorzystywany na rozwój, w gminach wiejskich i wiejsko-miejskich, infrastruktury rowerowej, pieszej, a także przystanków komunikacyjnych, dworców i węzłów przesiadkowych;
- 2) zgodnie z rekomendacjami z tej samej analizy, zoptymalizowano wydatkowanie środków z grzywien poprzez sprecyzowanie w dodawanym do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych art. 20d ust. 1 pkt 4 celu ich spożytkowania w istotnej części na finansowanie rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także na rozwój infrastruktury rowerowej, pieszej, przystanków komunikacyjnych, dworców i węzłów przesiadkowych.

W zakresie uwag z konsultacji publicznych:

- 1) zgodnie z uwagą zgłoszoną przez Pana Jarosława Chmielewskiego, w ankiecie nr 79882, a częściowo także Pana Jakuba Nawrota, wyrażoną w ankiecie nr 86916, w art. 6 pkt 1 lit. b słowa “ekspresowych i autostradach” zastąpiono słowem “publicznych”;
- 2) zgodnie z uwagą Pani Lidii Falkowskiej-Winder, zgłoszonej w ankiecie nr 77557, w dodawanym art. 58b ust. 3 wskazano, że Polski Bilet Powszechny jest biletem imiennym;
- 3) zgodnie z uwagą Kamila Essekata, zgłoszoną w ankiecie nr 87363, zrezygnowano z weryfikacji Polskiego Biletu Powszechnego na podstawie nr PESEL (uwaga zbieżna z uwagą UODO);
- 4) zgodnie z uwagą Pana Jakuba Nawrota, zgłoszoną w ankiecie nr 86916, i uwagą Pana Jarosława Chmielewskiego, zgłoszoną w ankiecie nr 79882, zmieniono charakter wyłączenia, poprzez wprowadzenie wyłączenia opartego na minimalnym wolumenie przewożonych towarów. Ograniczenia odniesiono także do określonych grup towarów, poprzez wprowadzenie odesłania do art. 12 ust. 9 i 10, a także przewidziano konkretne formy weryfikacji obowiązków;
- 5) zgodnie z uwagą Pana Sylwestra Górskiego, zgłoszoną w ankiecie nr 87805, termin na wydarzenie rozporządzenia dotyczącego grup towarów zmieniono na 3 miesiące;
- 6) zgodnie z uwagą Pana Sylwestra Górskiego, zgłoszoną w ankiecie 87805, zmieniono sposób kwalifikacji przedsiębiorcy na podstawie przewożonego wolumenu towarów, a także dodano przepisy dotyczące opłaty zastępczej;

¹ <https://instytutprawobywatelskich.pl/kaski-jako-alibi-dla-braku-infrastruktury/>

- 7) mając na względzie uwagę Pana Jarosława Chmielewskiego, wyrażoną w ankiecie nr 79882, oraz uwagę Pana Sylwestra Górskiego, wyrażoną w ankiecie nr 87805, zmniejszono odległość centrum logistycznego od terminalu intermodalnego w dodawanym ust. 6b w art. 8;
- 8) zgodnie z uwagą Pana Jakuba Nawrota, wyrażoną w ankiecie nr 86916, obowiązkiem dostępu do bocznicy lub terminalu intermodalnego objęto także specjalne strefy ekonomiczne (dodany art. 8a do projektu);
- 9) zgodnie z uwagą Pana Pawła Górskiego, wyrażoną w ankiecie nr 58874, zmieniono poziomy stawek w art. 13b ust. 4 pkt 1 lit. a i b oraz wprowadzono stawki minimalne;
- 10) zgodnie z uwagą Pana Pawła Górskiego, wyrażoną w ankiecie nr 58874, wprowadzono możliwość wyjątkowego zawężenia lub zmniejszenia odległości między przejściami dla pieszych, jeżeli wymagają tego kwestie bezpieczeństwa.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów regulacyjnych lub przepisów określających 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 334).

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Autopoprawka do poselskiego projektu ustawy o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego oraz o ratowaniu miejsc pracy na kolei towarowej

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

pos. Anna-Maria Żukowska, pos. Daria Gosek-Popiołek

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Autopoprawka uwzględnia uwagi BEOS, UODO, ekspertów i zgłoszone w konsultacjach społecznych, a opis zidentyfikowanego problemu i rozwiązań znajduje się w DSR do głównego projektu ustawy.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Tak

Na rozwiązania alternatywne i uzasadnienie wyboru danych rozwiązań w projekcie ustawy wskazano w pkt 3 "Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?"

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

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

W celu wykazania zgodności projektowanych przepisów z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej i prawem Unii Europejskiej przeprowadzono analizę konieczności i proporcjonalności sześciu wprowadzanych instrumentów przesunięcia modalnego w transporcie towarowym z drogowego na kolejowy, tj.:

- 1) obowiązku przewożenia przez przedsiębiorców logistycznych określonej części towarów danego rodzaju koleją (art. 12);
- 2) możliwości wprowadzenia przez gminy ograniczeń dla ruchu samochodów ciężarowych pow. 30 ton na ich obszarze (art. 6 pkt 2);
- 3) maksymalnych tras dla samochodów ciężarowych pow. 30 ton (art. 10 ust. 1);
- 4) ograniczeń ruchu samochodów ciężarowych pow. 30 ton w niedziele (art. 10 ust. 5);
- 5) ograniczeń ruchu samochodów ciężarowych pow. 30 ton na obszarach form ochrony przyrody (art. 10 ust. 6);

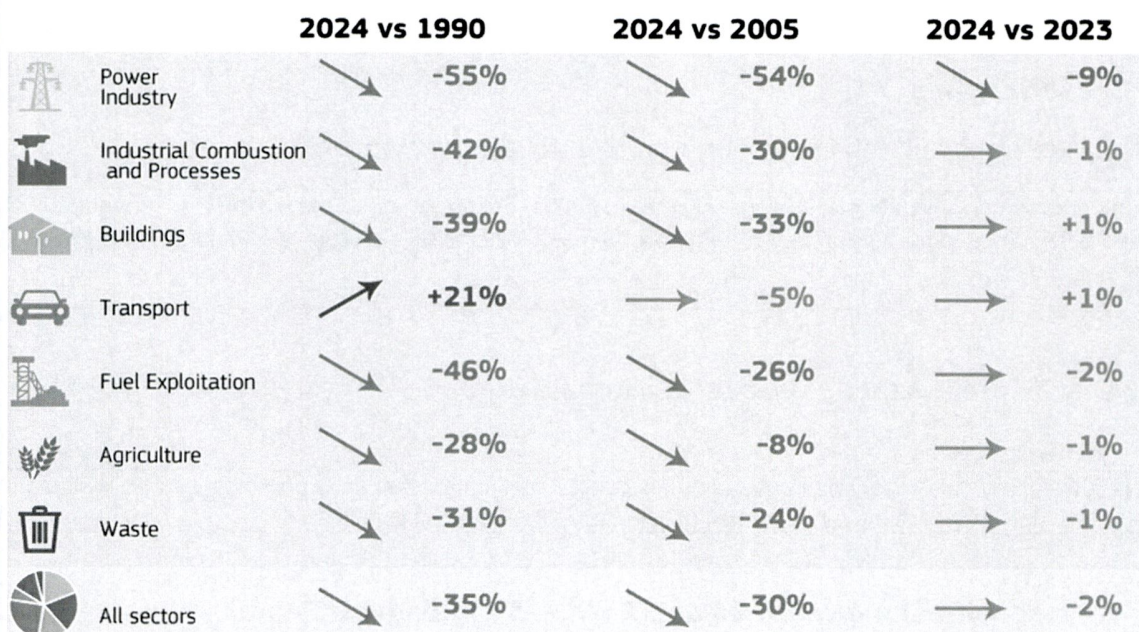
- 6) obowiązku lokalizacji centrów logistycznych w odległości 50 km od bocznicy lub terminalu intermodalnego (art. 8).

Uzasadnienie wspólne dla sześciu instrumentów:

W skali Unii Europejskiej, kombinacja instrumentów obniżania emisji gazów cieplarnianych w transporcie jest nie tylko **zdecydowanie nieskuteczna** biorąc pod uwagę cele klimatyczne, ale również **najmniej skuteczna spośród wszystkich polityk klimatycznych**. W latach 1990-2024 emisje spadły we wszystkich sektorach (o 28% do 55%), a wzrosły jedynie w sektorze transporcie, i to aż o 21%¹. Warto zaznaczyć, że to był okres, kiedy wiedza o konieczności przeciwdziałania zmianom klimatu była już ugruntowana (np. w 1992 r. podpisano Ramową konwencję Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu).

W latach 2005 do 2024 zanotowano obniżenie emisji w transporcie, ale jedynie o 5%, podczas gdy np. w skali wszystkich sektorów było to 30% (dla energetyki 54%, dla emisji przemysłowych 30%, dla budynków 33%). Emisje z transportu wzrosły jednak o 1% w latach 2023-2024, podczas gdy wszędzie indziej, z wyjątkiem budynków (ale w latach 2005-2024 zanotowano tam obniżenie o 33%), zdecydowanie za wolno, ale jednak spadały².

Biorąc pod uwagę te dane należy stwierdzić, że polityka klimatyczna w skali Unii Europejskiej jest najmniej skuteczna w sektorze transporcie, który, z perspektywy długo, średnio i krótkoterminowej prawdopodobnie stanowi **największy problem dla przeciwdziałania zmianie klimatu**. Wskazuje to jasno, że polityki klimatycznej w transporcie w państwach członkowskich, jak i na poziomie całej Unii muszą być radykalnie przebudowane, gdyż obecne rodzaje instrumentów są nieskuteczne i nieproporcjonalne co do zagrożeń.



Obraz 1. Sektorowe emisje gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej³.

Sytuacja jest nawet jeszcze gorsza w przypadku samej Polski. W latach 1990-2024 emisje z transportu wzrosły jako jedyne spośród innych sektorów i to aż o 236%. Również w latach 2005-2024 emisje wzrosły jedynie w tym sektorze i to aż o 98%. Również w latach 2023-2024 wzrosły o 1%, podczas gdy we wszystkich innych sektorach spadały.

Wskazuje to, że dotychczasowe instrumenty zmniejszania emisji gazów cieplarnianych w polskim transporcie, takie jak np. zróżnicowanie stawek opłat elektronicznych zależnie od klasy emisyjnej⁴, obowiązki dotyczące wykorzystania biopaliw, ograniczenia dotyczące maksymalnego nacisku jednej osi pojazdu na drogę (art. 41 ustawy o drogach publicznych), są zdecydowanie nieskuteczne i

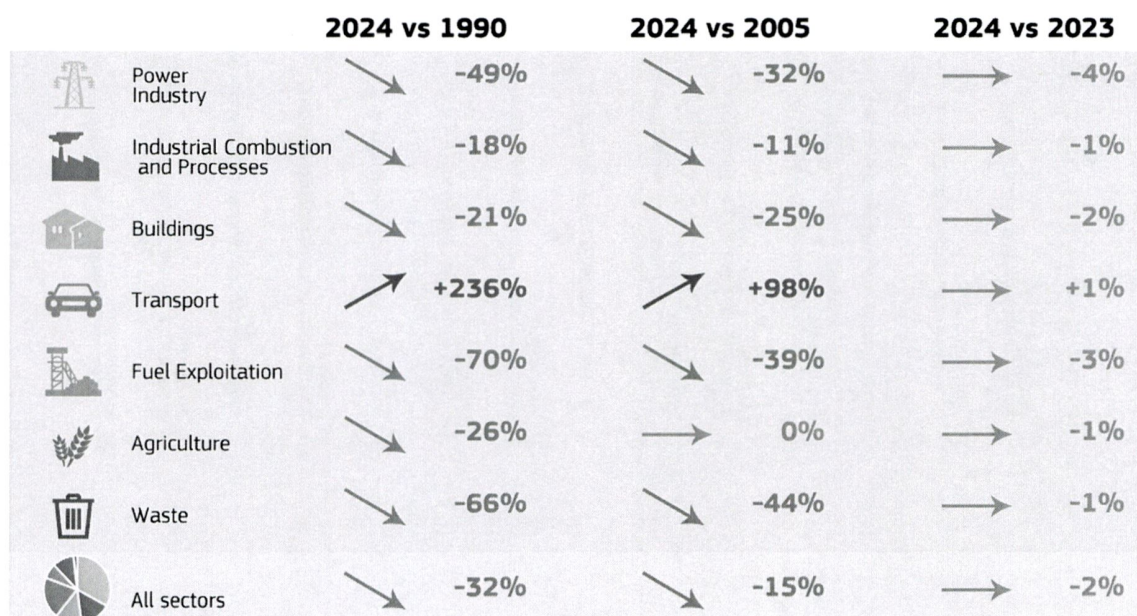
¹ EDGAR 2025, str. 68, https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report_2025

² EDGAR 2025, str. 68, https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report_2025

³ EDGAR 2025, str. 68, https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report_2025

⁴ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20220002539/O/D20222539.pdf>

nieproporcjonalne co do celów. Biorąc pod uwagę szczególnie trudną sytuację w naszym kraju, instrumenty dedykowane emisjom w transporcie powinny być znacznie silniejsze, aniżeli w innych, a także powinien być wykorzystany cały szereg instrumentów, a nie jedynie pojedyncze z nich.



Obraz 2. Sektorowe emisje gazów cieplarnianych w Polsce.

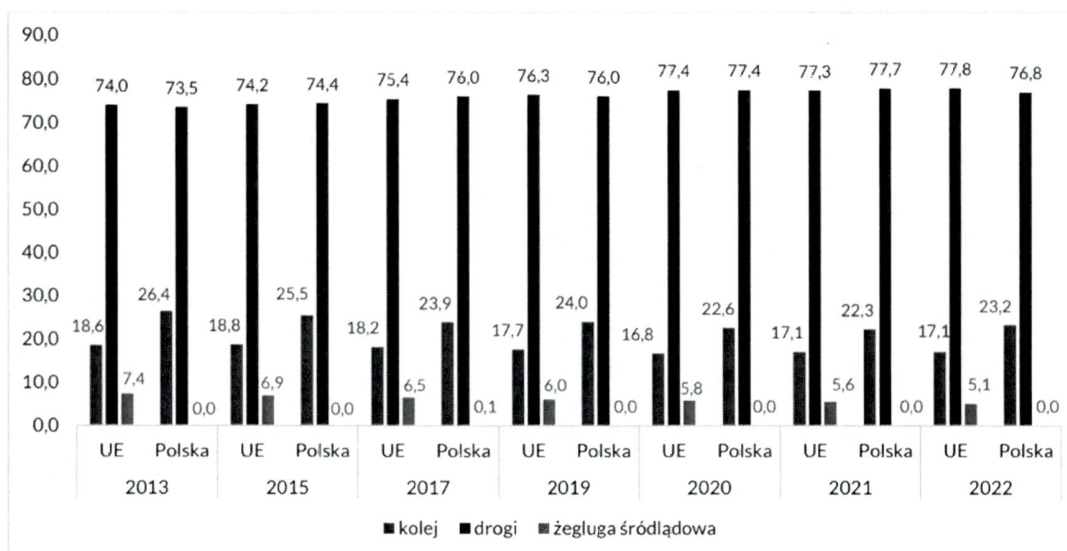
Należy także wyraźnie podkreślić, że Komisja Europejska, w ramach pakietu ogłoszonego już w 2023 r.⁵, wskazuje na cel osiągnięcia redukcji emisji z transportu o 90% do 2050 r. i wskazuje na przejście modalne z transportu drogowego na kolejowy jako drogę do osiągnięcia tego celu. Środki przewidziane w projekcie ustawy realizują więc politykę Unii Europejskiej w zakresie transportu, a przez to tym bardziej mogą być potraktowane jako konieczne i proporcjonalne do celów. Biorąc pod uwagę, że emisje w Unii wzrosły od 1990 do 2024 r. (czyli w ciągu 34 lat) o 24%, a w Polsce o 236 %, a jednocześnie, że w ciągu jedynie 25 lat trzeba osiągnąć obniżenie emisji o 90%, zastosowane środki muszą być daleko idące, w pełni skuteczne i z całą pewnością **gwarantujące osiągnięcie celu**.

Należy zauważyć, że dane dotyczące podziału modalnego potwierdzają, że dotychczas stosowane instrumenty przez państwa członkowskie Unii Europejskiej nie prowadzą do przenoszenia transportu towarów na kolej, a można wręcz zaobserwować lekkie pogorszenie, i tak ekstremalnie złej, sytuacji (patrz poniższy wykres z raportu UDT⁶).

⁵https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11_en

⁶ <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>

Rys. 1. Podział modalny lądowego transportu towarów (modal split) w Polsce i UE w latach 2013–2022 (w %)



Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

Biorąc pod uwagę krytyczną sytuację klimatyczną, nie może być mowy o eksperymentowaniu z nieskutecznymi środkami, gdyż na wprowadzenie kolejnych zwyczajnie nie będzie czasu przed poniesieniem konsekwencji w postaci utraty życia przez miliony osób, również w Polsce.

Badania naukowe wskazują, że cele wyznaczone przez państwa na świecie, w tym państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą być zdecydowanie niewystarczające, a radykalne ścięcie emisji należy uzyskać tak szybko, jak to tylko możliwe. Potwierdzeniem tego faktu jest **przekroczenie 1,5 stopnia Celsjusza globalnego ocieplenia⁷**, pomimo, że **nieprzekroczenie tej granicy było celem Porozumienia Paryskiego**.

Uzasadnienie szczegółowe dla sześciu instrumentów:

Ad 1. Obowiązek przewożenia przez przedsiębiorców logistycznych określonej części towarów danego rodzaju koleją (art. 12)

Konieczność: Obowiązek przewożenia określonej ilości towarów koleją to przykład narzędzia regulacyjnego, które promuje tzw. przesunięcie modalne (modal shift) i jest stosowane w celu wspierania transportu kolejowego poprzez przesunięcie przewozu towarów z dróg na kolej. Biorąc pod uwagę, jak istotne jest promowanie transportu kolejowego, aby ograniczyć emisyjność przewozów towarowych i zbliżyć się do osiągnięcia celów unijnych, potrzebne jest skuteczne narzędzie regulacyjne, jakim jest obowiązek przewożenia określonego minimum wolumenu towarów koleją.

Konieczność wykorzystania takiego instrumentu wynika z faktu, że, po pierwsze, instrumenty, które jedynie zachęcają do przewozu koleją, ale nie nakładają obowiązku na przedsiębiorców, **nie są rozwiązaniem efektywnym, ponieważ nie dają gwarancji osiągnięcia pewnego minimum zmniejszonych emisji**. Należy zauważyć, że instrument polegający na pewnym minimalnym obowiązku, który zmienia się wraz z czasem, **jest powszechnie wykorzystywany** w Unii Europejskiej, kiedy chodzi o cele, **które muszą być osiągnięte w bardzo konkretnym, krótkim czasie**, w tym przypadku cele klimatyczne. Do najbardziej istotnych przykładów należą obowiązki związane minimalnym poziomem wykorzystania odnawialnych źródeł energii czy system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (ETS).

⁷<https://klimat.rp.pl/planeta/art41441301-eksperci-przekroczyliśmy-prog-1-5-stopnia-celsjusza-co-to-oznacza-dla-klimatu>

Po drugie, jak opisano w uzasadnieniu konieczności instrumentu nr 3 (Ad 3.), polityki promujące przeniesienie towarów z dróg na kolej **nie są skuteczne, jeżeli nie zawierają również instrumentów administracyjnie ograniczających transport drogowy**. Oba instrumenty uzupełniają się wzajemnie, tzn. instrument opierający się na obowiązku procentowym wykorzystania kolei wspiera popyt na przewozy kolejowe, a instrument wprowadzający ograniczenie długości tras tirów zmniejsza podaż na długoterminowe przewozy samochodami ciężarowymi, które są szkodliwe z punktu widzenia klimatycznego, środowiskowego, zdrowotnego i bezpieczeństwa.

Po trzecie, biorąc pod uwagę, że najbardziej popularną polityką wspierającą przejście modalne w Europie to subsydia i granty⁸, a z uzasadnienia ogólnego wynika, że dotychczas stosowane instrumenty, w dużej mierze polegające na zachętach ekonomicznych, **nie są wystarczające do obniżenia emisji gazów cieplarnianych** w sektorze transportu, należy stwierdzić, że konieczne są instrumenty bardziej zdecydowanie ingerujące w rynek.

Po czwarte, warto zauważyć, że często państwa, które mają wysoki udział kolei w przewozie towarów, np. Austria i Szwajcaria, lub zanotowały wzrost wykorzystania kolei, np. Belgia, **założyły odgórne cele**, w celu realizacji tych polityk. Przykładowo, Belgia planuje podwojenie ilości towarów przewożonych koleją do 2030 r. i o 1,5 mln ton CO₂ emisji rocznie mniej⁹. Celem Austrii z kolei jest osiągnięcie do 2040 r. udziału kolei w przewozach towarowych do 34-40%¹⁰.

Po piąte, poprzez wprowadzenie mechanizmu opłaty zastępczej instrument **przestał mieć charakter bezwzględny, a jest opcjonalny**: przedsiębiorca może wybrać pomiędzy spełnieniem obowiązku a uiszczeniem opłaty zastępczej.

Proporcjonalność: Po pierwsze, należy stwierdzić, że obowiązek osiągnięcia minimalnego poziomu przewozów przy wykorzystaniu kolei to **instrument rynkowy**, tzn. wprowadza minimalny wymóg dotyczący wykorzystania kolei, jednakże realizacja obowiązku jest weryfikowana na przestrzeni całego roku, biorąc pod uwagę wolumen wszystkich towarów, które są objęte obowiązkiem. Zapewnia to **dużą elastyczność**, zarówno, jeżeli chodzi o harmonogram przewozów, ale także rodzajów towarów.

Po drugie, instrument zostaje wprowadzony **z rocznym wyprzedzeniem** a poziom obowiązku w pierwszym roku obowiązywania, tj. 2027 r., odpowiada aktualnemu udziałowi kolei towarowej w przewozach w Polsce. Obowiązek rośnie systematycznie i stopniowo, co zapewnia przewidywalność i możliwość dostosowania się przedsiębiorców.

Po trzecie, **nie wszystkie towary są objęte obowiązkiem** wynikającym z tego instrumentu, a jedynie jasno wskazane, których transportowanie koleją jest logistycznie, ekonomicznie, zdrowotnie i środowiskowo bardziej korzystne. W projekcie wprowadzono ustawowy katalog tych towarów, co zapewnia większą pewność i przewidywalność, a rozszerzanie tego katalogu pozostawiono ministrowi do spraw transportu, który jest jednak związany konkretnymi wytycznymi, przy dodawaniu określonych rodzajów towarów do rozporządzenia.

Po czwarte wreszcie, **złagodzone dotychczasowe brzmienie przepisów** poprzez wprowadzenie mechanizmu **opłaty zastępczej**. Oznacza to, że obowiązek osiągnięcia danego poziomu wykorzystania kolei **nie ma charakteru bezwzględnego**, alternatywnie, przedsiębiorca może uiścić opłaty zastępczą w stosunku do wolumenu, co do którego nie

⁸ Johanna Takman and Marta Gonzalez-Aregall, 2024, Public policy instruments to promote freight modal shift in Europe: evidence from evaluations, Transport Reviews, vol. 44, no. 3, p. 614

⁹ UDT, 2024, Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>, str. 34.

¹⁰ UDT, 2024, Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>, str. 14.

spełniono minimalnego obowiązku. Stawki opłaty zostały określone w stosunku do szacowanych kosztów przewozu towarów transportem ciężarowym, aby ekonomicznie **bardziej atrakcyjne było spełnienie obowiązku, a nie uiszczenie opłaty zastępczej.**

Ad 2. Możliwości wprowadzenia przez gminy ograniczeń dla ruchu samochodów ciężarowych pow. 30 ton na ich obszarze (art. 6 pkt 2)

Konieczność: W kontekście analizy zgodności zasadami konieczności i proporcjonalności przyznania gminom kompetencji do wprowadzenia zakazów dotyczących samochodów ciężarowych posiłkować się można wyrokami TSUE C-320/03 i C-28/09, które dotyczyły wprowadzenia przez premiera Tyrolu rozporządzenia ograniczającego ruch samochodów ciężarowych pow. 7,5, przewożących niektóre towary, na jednym z odcinków autostrady.

Bazując na tym orzecznictwie po pierwsze stwierdzić można, że samo przyznanie gminom kompetencji do wydawania aktów prawa miejscowego, zgodnie z art. 94 Konstytucji RP, **nie wiąże się z wprowadzeniem żadnych ograniczeń ruchu samochodów ciężarowych, a tym samym wyklucza możliwość wystąpienia ograniczeń w przepływie towarów.** Niniejszy przepis nie podlega więc analizie konieczności i proporcjonalności. Dopiero przyjęcie danej uchwały przez gminę może prowadzić do wprowadzenia takich ograniczeń, a tym samym ta uchwała podlegać może analizie zgodności z zasadą konieczności i proporcjonalności, a nie sama kompetencja do jej wydania.

Jest to zgodne ze stanem faktycznym opisanym w wyrokach C-320/03 i C-28/09, gdzie ograniczenia zostały wprowadzone nie przez ustawę federalną, a przez premiera kraju związkowego. Biorąc pod uwagę, że Polska jest państwem jednolitym, pod względem zgodności z prawem unijnym analogicznie będą oceniane akty prawa miejscowego wydane przez samorządy czy terenowe organy administracji rządowej (art. 94 Konstytucji RP).

Po drugie, w celu zapewnienia zgodności przyjmowanych uchwał z zasadami celowości, konieczności i proporcjonalności, **przepisy uzupełniono o warunek**, zgodnie z którym uchwała może zostać przyjęta, ale jeżeli jej cel jest związany z kwestiami zdrowia publicznego, ochrony środowiska lub bezpieczeństwa, a jednocześnie gmina nie posiada alternatywnych, mniej daleko idących instrumentów, a te przyjęte są proporcjonalne do celów.

Po trzecie, w opinii rzecznika generalnego do wyroku C-320/03 wskazano na wagę konsultacji wprowadzanych instrumentów i odpowiedniego przygotowania merytorycznego rozwiązań. Warto podkreślić, że projekt przepisu zawiera obowiązek przeprowadzenia konsultacji publicznych, który teraz został **uzupełniony również o konsultację analizy celowości, konieczności i proporcjonalności rozwiązań.**

Po czwarte wreszcie, pomimo, że ocena konieczności może być przeprowadzona jedynie po przyjęciu konkretnej uchwały w danej gminie, biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania, już teraz można stwierdzić, że występują sytuacje, w których wprowadzenie ograniczeń ruchu pojazdów stanowi jedyne rozwiązanie celów uzasadnionych nadrzędnym interesem publicznym. Przykładowo, a ile rozwiązania techniczne w postaci filtrów, samochodów elektrycznych czy wodorowych mogą ograniczać emisję spalin, a tyle nie eliminują one takich czynników jak hałas, zanieczyszczenie związane z pyłami z klocków hamulcowych lub wzniesionego kurzu, a także wypadków z udziałem dzieci. W pewnych więc przypadkach wprowadzenie zakazu na danej drodze czy obszarze gminy może stanowić jedyne możliwe rozwiązanie. To jednak ustalone musi być podczas przewidzianej w projekcie ustawy procedury.

Proporcjonalność: Projektowany przepis bierze pod uwagę proporcjonalność rozwiązań. Po pierwsze przewiduje on, że uchwała może dotyczyć nie zawsze całego obszaru gminy, ale także **jedynie poszczególnych dróg publicznych lub ich odcinków.** Pozwala na dostosowanie proporcjonalności danego instrumentu do celu. Po drugie, wprowadzono warunek, że uchwała może zostać przyjęta jedynie wtedy, kiedy przeprowadzona **analiza potwierdza proporcjonalność rozwiązań.** Taka analiza podlegać też będzie konsultacjom publicznym.

Po trzecie, za naruszenie zakazów wprowadzono karę administracyjną, której jednak podlegać będzie nie kierowca, a sam przewoźnik. Realizuje to zasadę proporcjonalności, ponieważ konsekwencje naruszeń powinien podlegać podmiot gospodarczy, który planuje dane trasy w ramach swojej działalności gospodarczej, a **nie sam pracownik wykonujący polecenia służbowe.** Po czwarte, spod zastosowania uchwały **wyłączono szeroki katalog pojazdów**, o których mowa w art. 10 ust. 2 projektu, np. przewożących towary szybko psujące się, leki, beton czy odpady komunalne.

Ad 3. Maksymalne trasy dla samochodów ciężarowych pow. 30 ton (art. 10 ust. 1)

Konieczność: Ograniczenie maksymalnej długości trasy przejazdu dla ciężkich pojazdów drogowych o określonej dopuszczalnej masie całkowitej jest proponowanym narzędziem regulacyjnym, ukierunkowanym na wymuszenie przesunięcia części transportu towarów z dróg na kolej lub inne, mniej emisyjne środki transportu.

Instrument ten ogranicza możliwość wykonywania przewozów drogowych ciężkimi pojazdami powyżej określonego dystansu – np. 170 km dla pojazdów powyżej 30 ton, 140 km dla 32 ton etc. Tak skonstruowane narzędzie redukuje nadmierne wykorzystywanie transportu samochodowego na długich trasach i wymusza **optymalizację łańcuchów dostaw**, w tym zwiększone wykorzystywanie transportu intermodalnego i kolejowego. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy w **Polsce nie obserwuje się stabilnego wzrostu udziału kolei w przewozach towarowych, a tendencja jest malejąca**.

Według danych z „Przewozów towarowych w Polsce w I półroczu 2025 r.” (str. 4), w kolejowym transporcie towarów w Europie, w pierwszym półroczu 2025 r., wyniki były gorsze niż w analogicznym okresie ub. r. Masa towarów była niższa o 3%, a praca przewozowa o 3,6%. W danych dla Polski również odnotowano spadek – o 5,1% dla masy i o 7,4% dla pracy przewozowej.

Konieczność wprowadzenia systemowego ograniczenia tras samochodów ciężarowych w celu szybkiego przejścia modalnego z transportu drogowego na kolejowy, a tym samym ograniczenia emisji gazów cieplarnianych wynika z analiz efektów dotychczas wprowadzonych instrumentów w różnych państwach europejskich. Jak wskazano w uzasadnieniu wspólnym konieczności wprowadzenia różnych rodzajów instrumentów, generalnie rzecz biorąc, aktualne instrumenty w państwach członkowskich **nie są skuteczne** w obniżaniu emisji gazów cieplarnianych w transporcie ani w szybkim rozwoju kolei.

Jednocześnie, bazując na szerokiej analizie różnych instrumentów wspierających kolei towarową w Europie, opublikowanej przez Urząd Transportu Kolejowego¹¹, uzasadnić można, że polityki promujące przeniesienie towarów z dróg na kolej **nie są skuteczne, jeżeli nie zawierają również instrumentów administracyjnie ograniczających transport drogowy**.

Po pierwsze, należy zauważyć, że państwa, które posiadają obecnie wysoki procent wykorzystania kolei w przewozach, np. Austria, Szwajcaria¹², Słowenia czy Słowacja, zanotowały wzrost przewozów dla lat 2013-2022, np. Niemcy, Włochy, Holandia, Norwegia, lub nie zanotowały wtedy istotnego spadku, np. Francja czy Hiszpania, wprowadziły różne **instrumenty, które ograniczają transport drogowy**. W przypadku Austrii to np. sektorowy **zakaz przewozu** transportem drogowym wybranych grup towarów czy obowiązek transportowania odpadów koleją, jeżeli są transportowane na odległość większą niż 300 km. Ponadto, wprowadzono **obowiązek transportowania** odpadów o masie 10 ton koleją lub środkiem przynajmniej równym pod względem emisji, na dystansie 300 km dla 2023, 200 km dla 2024 i 100 km dla 2026¹³. We Włoszech¹⁴ wprowadzono **zakaz ruchu dla pojazdów** o masie pow. 7,5 tony poza terenem zabudowanym, **zgodnie z kalendarzem** (co przypomina konstrukcję z projektu ustawy, zgodnie z którą ograniczenia tras obowiązują tylko w niektóre dni). W przypadku Słowenii, Słowacji, Niemiec, Francji i Hiszpanii wprowadzono zakazy czasowe poruszania się pojazdów.

Po drugie, w przypadku państw, które **inwestują dużo w kolej, ale które nie przewidziały tego typu ograniczeń administracyjnych**, np. Dania, Szwecja, Finlandia, zaobserwować można istotny

¹¹ UDT, 2024, Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>

¹² <https://www.eurowag.com/pl/blog/zakazy-jazdy-w-szwajcarii---co-musisz-widziec>

¹³ UDT, 2024, Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>, str. 15.

¹⁴ UDT, 2024, Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>, str. 32.

spadek udziału kolei w przewozach w latach 2013-2022¹⁵. Przykładowo, pomimo, że poziom finansowania transportu kolejowego w Polsce w latach 2012-2021 należał do najmniejszych, to zaobserwować można u nas mniejszy spadek udziału kolei w transporcie niż w przypadku Szwecji, Finlandii czy Czech, które inwestują więcej¹⁶. Biorąc to pod uwagę stwierdzić należy, że dla skutecznej promocji kolei towarowej, poza zapewnieniem odpowiedniego finansowania, **niezbędne są również ograniczenia administracyjne**.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę, że we wszystkich omawianych przypadkach udział kolei w transporcie towarów plasuje się znacznie poniżej 35%, jak również, że spadki w udziale kolei zanotowały również państwa, które przewidziały pewnego rodzaju ograniczenia administracyjne, opłaty drogowe i finansowanie kolei, należy wskazać, że **istniejące w omawianych państwach są zdecydowanie niewystarczające do osiągnięcia celów transformacji transportowej i przeciwdziałania zmianom klimatu**.

Proporcjonalność: Jeżeli chodzi o proporcjonalność ograniczeń tras samochodów ciężarowych to, po pierwsze, należy zwrócić uwagę, że przepis **nie wprowadza zakazu ruchu samochodów ciężarowych, a tym samym stanowi znacznie łagodniejszy i elastyczniejszy instrument, niż zakaz, o którym była mowa w stanie faktycznych wyroków TSUE C-320/03 i C-28/09**. Nie prowadzi także konieczność do mniejszej eksploatacji takich pojazdów. Jego celem jest **optymalizacja wykorzystania samochodów ciężarowych** w ramach zintegrowanego systemu transportowego, polegająca na zapewnieniu, że będą wykorzystywane przede wszystkim w ramach transportu krótko- i średniodystansowego, podczas gdy transport długodystansowy będzie zdominowany przez przewozy kolejowe. Ma to swoje uzasadnienie logistyczne, ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Samochody ciężarowe w głównej mierze powinny być wykorzystywane do dostarczania towarów do terminali intermodalnych i rozwożenia ich z tych terminali, a także do dystrybucji z centrów logistycznych. Natomiast nie powinny zastępować kolei w dostawach długodystansowych.

Po drugie, w regulacji **wyłączono szeroki katalog pojazdów**, o których mowa w art. 10 ust. 2 projektu, np. używane do skupu zbóż, przewożących towary szybko psujące się, leki, beton czy odpady komunalne. Biorąc pod uwagę, że ze statystyk wynika jasno, że produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa; rybactwa i rybołówstwa, a także produkty spożywcze i napoje należą do największych grup produktów przewożonych transportem ciężarowym¹⁷, istotna część przewozów nie zostanie w ogóle objęta regulacją.

Po trzecie, regulacja ma zastosowanie tylko do przewoźników przewożących tygodniowo towary o masie przekraczającej 100 ton.

Po czwarte, regulacje zostały **zawężony do konkretnych grup produktów**, zarówno określonych w dodawanym do art. 12 ust. 9, a także w rozporządzeniu z ust. 10, również dodanego do art. 12. Pozwala to na jeszcze bardziej elastyczne podejście, poprzez ustawowe sprecyzowanie wyjściowego katalogu towarów, których dotyczą ograniczenia, który następnie będzie poszerzany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Po piątę, dzięki odesłaniom do art. 12, lepiej **zsynchronizowano instrument** przewidujący maksymalne trasy pojazdów ciężarowych z instrumentem przewidujący obowiązek transportu szeregu towarów koleją. Oba te instrumenty wzajemnie się uzupełniają i wspierają, tzn. rosnący popyt na przewozy towarowe będzie generował rosnący popyt na dostawy samochodami ciężarowymi do terminali intermodalnych i bocznic.

Po szóste, wprowadzono bardziej **łagodną drogę dojścia** do docelowych ograniczeń tras samochodów ciężarowych, poprzez zróżnicowanie ograniczeń obowiązujących od 2027, 2030 i 2033. Jest to kompatybilne ze rosnącym obowiązkiem przewozów towarów koleją, określonym w art. 12.

¹⁵ UDT, 2024, Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>, str. 8, 9.

¹⁶ UDT, 2024, Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21936,Jak-efektywnie-wspierac-kolejowy-transport-towarow-w-Europie.html>, str. 8, 9.

¹⁷ GUS, Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport/transport-drogowy-w-polsce-w-latach-2022-i-2023,6,8.html>, str. 65-67

Po siódme, w celu zapewnienia wymierności, przewidywalności i proporcjonalności rozwiązań, wprowadzono **proporcjonalny, progresywny system kar**, którego stawki wyjściowe opierają się na szacunkowych kosztach transportu ciężarowego i mają zapewnić, aby naruszenie zakazu nie było opłacalne. Każda kara zależy od liczby przekroczonych kilometrów, jednocześnie, po przekroczeniu ponad 5 km, stawka podstawowa kary jest uzupełniana przez stawkę dodatkową, która również rośnie w sposób progresywny. Tym samym mniejsze naruszenia są karane łagodniej od większych. Jednocześnie, kary nakładane są w drodze decyzji administracyjnej na przewoźnika, a nie kierowcę.

Po ósme, konstrukcja proponowanego instrumentu jest współmierna do zakładanego celu ograniczenia emisyjności transportu drogowego oraz zwiększenia udziału kolei w przewozach towarów. Ograniczenie maksymalnej długości trasy przejazdu ciężkich pojazdów zostało skalibrowane w sposób proporcjonalny – im większa masa pojazdu, tym krótszy dopuszczalny dystans pokonywany drogą. Taka konstrukcja minimalizuje nadmierne obciążenie infrastruktury drogowej oraz emisje generowane na dłuższych trasach, jednocześnie pozwalając na kontynuację krótkodystansowych przewozów, które w wielu branżach są niezbędne i nie podlegają realnemu zastąpieniu transportem szynowym.

Ad 4. Ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych pow. 30 ton w niedziele (art. 10 ust. 5)

Konieczność: Wprowadzenie ogólnokrajowego zakazu ruchu pojazdów o DMC powyżej 30 ton w każdą niedzielę jest konieczne, **ponieważ obecnie stosowane środki mają charakter fragmentaryczny i niewystarczający**. Po pierwsze, obowiązujące w Polsce regulacje ograniczające ruch ciężarowy dotyczą wyłącznie dni świątecznych oraz wybranych weekendów wakacyjnych. Mają one **znaczenie marginalne, ponieważ nie obejmują większości niedziel w roku**, czyli okresów, w których intensywnie rośnie ruch turystyczny i rekreacyjny, a na drogach gromadzi się zwiększona liczba użytkowników niechronionych (piesi, rowerzyści). Po drugie, alternatywne instrumenty (np. kampanie informacyjne, dobrowolne zalecenia dla branży transportowej, selektywne ograniczenia lokalne czy wzmożone kontrole) **nie zapewniają skuteczności systemowej**. Nie gwarantują one realnego i powszechnego zmniejszenia natężenia ruchu najcięższych pojazdów, przewidywalności dla użytkowników dróg i służb, jak i równych warunków konkurencji w branży transportowej. Po trzecie, doświadczenia państw takich jak Niemcy, gdzie niedzielny zakaz obowiązuje nieprzerwanie od 1956 r., dowodzą, że **tylko jasny, powszechny i czasowo określony zakaz skutecznie realizuje cele** w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony infrastruktury oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu ciężkiego na środowisko. W konsekwencji, rozszerzenie zakazu na każdą niedzielę jest uzasadnione jako jedyny instrument zdolny do osiągnięcia zakładanych celów w sposób trwały i przewidywalny.

Proporcjonalność: Przepis spełnia zasadę proporcjonalności zarówno pod względem zakresu podmiotowego, czasowego, jak i intensywności ingerencji. Zakaz dotyczy wyłącznie najcięższych pojazdów (powyżej 30 ton DMC). Oznacza to, że nie obejmuje całego transportu ciężarowego, a **koncentruje się na pojazdach o największym wpływie** na zużycie infrastruktury, bezpieczeństwo oraz środowisko oraz eliminuje ryzyko nadmiernego ograniczenia działalności mniejszych przewoźników. Ograniczenie ma charakter **czasowy i przewidywalny**. Obowiązuje tylko w niedziele, czyli w dni, które i tak są ustawowo wolne od pracy dla większości sektorów, charakteryzują się zwiększonym ruchem turystycznym i rodzinnym i nie są kluczowe dla ciągłości większości łańcuchów dostaw. Regulacja **przewiduje również wyjątki (ust. 2)**, co umożliwia zachowanie ciągłości dostaw kluczowych towarów. Przepis nie wprowadza rozwiązań bardziej restrykcyjnych niż w innych krajach europejskich. **Zakaz wpisuje się w powszechną praktykę UE** (Austria, Niemcy, Francja, Włochy, Węgry, Słowacja, Słowenia i inne).

Ad 5. Ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych pow. 30 ton na obszarach form ochrony przyrody (art. 10 ust. 6)

Konieczność: Po pierwsze, przepis został przebudowany analogicznie do przepisów wprowadzanych w art. 6 pkt 2. Wprowadzono możliwość wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów ciężarowych pow. 30 ton przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska w drodze zarządzenia. Tym samym, sam przepis upoważniający nie będzie podlegał analizie zgodności pod względem celowości, konieczności i proporcjonalności, a podlegać będzie jej konkretne zarządzenie w konkretnym kontekście lokalnym, analogicznie do rozporządzenia kraju związkowego w stanie faktycznym wyroków TSUE C-320/03 i C-28/09.

Po drugie, sam przepis uzupełniono o warunek, zgodnie z którym zarządzenie może zostać wydane, jeżeli przeprowadzona analiza wykaże, że zarządzenie jest uzasadnione celami w zakresie ochrony

środowiska, nie ma w dyspozycji innych, mniej daleko idących instrumentów, które mogłyby zostać wykorzystane przez organ w osiągnięciu celu, a same rozwiązania są do tego celu proporcjonalne.

Po trzecie, wysoką jakość wprowadzanych zarządzeń zapewnia okoliczność, że regionalny dyrektor ochrony środowiska jest organem eksperckim, posiadającym wiedzę i kwalifikację w zakresie określenia, jakie instrumenty posiada do dyspozycji i które się niezbędne i proporcjonalne.

Po czwarte, chociaż testowi celowości, konieczności i proporcjonalności podlegać każdorazowo będzie dane zarządzenia w lokalnym kontekście warto zwrócić uwagę, że, analogicznie do sytuacji w kontekście art. 6 pkt 2, wprowadzenie zakazów ruchu pojazdów może być często jednym instrumentem pozwalającym na osiągnięcie celów ochrony środowiska na obszarze form ochrony przyrody, np. w celu wyeliminowania zanieczyszczenia hałasem, światłem, wypadków z udziałem dzikich zwierząt, zanieczyszczeń z klocków hamulcowych.

Proporcjonalność: Przepis uwzględnia proporcjonalność na kilka sposobów. Po pierwsze, **wyłączony z zakazów jest szeroki katalog pojazdów**, o których mowa w art. 10 ust. 2 projektu, np. przewożących towary szybko psujące się, leki, beton czy odpady komunalne. Po drugie, zakaz można wprowadzić na całości albo tylko na części obszaru formy ochrony przyrody. Po trzecie, przed wydaniem zarządzenia niezbędne jest przeprowadzenie analizy proporcjonalności wprowadzanych rozwiązań.

Ad 6. Obowiązek lokalizacji centrów logistycznych w odległości 50 km od bocznic lub terminalu intermodalnego (art. 8)

Konieczność: Projektowana zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ma na celu zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze przewozów towarowych, w szczególności w segmencie działalności logistycznej generującej największe potoki transportowe. Dotychczasowy model lokalizacji wielkopowierzchniowych centrów logistycznych, oparty niemal wyłącznie na dostępności infrastruktury drogowej, prowadzi do **trwałego uzależnienia tych obiektów od transportu samochodowego**, a w konsekwencji do wzrostu emisji gazów cieplarnianych oraz obciążeń infrastruktury drogowej.

Stosowane dotychczas instrumenty, w tym wsparcie finansowe dla transportu intermodalnego, działania o charakterze zachętowym oraz dokumenty strategiczne, **nie doprowadziły do istotnej zmiany struktury przewozów towarowych**. Dane publikowane przez Urząd Transportu Kolejowego wskazują, że mimo tych działań udział kolei w rynku przewozów towarowych nie wzrósł, natomiast transport drogowy pozostaje dominującym środkiem przewozu ładunków, a emisje z tego sektora nadal rosną, co potwierdzają dostępne zestawienia emisyjne.

Wobec powyższego konieczne jest zastosowanie instrumentu o charakterze normatywnym, oddziałującego na etapie planowania przestrzennego, który ma kluczowe znaczenie dla przyszłej organizacji systemu transportowego. Inne środki, działające wyłącznie na etapie eksploatacji lub mające **charakter niewiążący, nie są w stanie skutecznie zapobiec powstawaniu nowych, silnych generatorów transportu drogowego**.

Proporcjonalność: Projektowany przepis został zaprojektowany w sposób współmierny do zamierzonego celu. Obowiązek lokalizacji w określonej odległości od infrastruktury kolejowej dotyczy wyłącznie największych obiektów logistycznych, o powierzchni przekraczającej 50 ha, które generują największe wolumeny przewozów i mają realny potencjał wykorzystania kolei. Regulacja nie obejmuje mniejszych inwestycji ani obiektów istniejących, co ogranicza jej ingerencyjność.

Wymóg lokalizacji w odległości nie większej niż 10 km od bocznic kolejowej lub terminalu towarowego nie stanowi obowiązku bezpośredniego podłączenia do sieci kolejowej, lecz tworzy warunki umożliwiające wykorzystanie transportu kolejowego w praktyce. Parametr ten **uwzględnia realia** funkcjonowania transportu intermodalnego i pozostawia inwestorom **elastyczność** w zakresie organizacji procesów logistycznych.

Na tle innych możliwych instrumentów, takich jak obowiązkowe udziały kolei w przewozach, dodatkowe opłaty dla transportu drogowego czy całkowite zakazy lokalizacji poza obszarami kolejowymi, projektowane rozwiązanie należy uznać za najmniej dolegliwe spośród środków skutecznych, a jednocześnie możliwe do egzekwowania na etapie planistycznym.

Autopoprawka uwzględnia uwagi BEOS, UODO, ekspertów i zgłoszone w konsultacjach społecznych, a skutki społeczne głównego projektu ustawy zostały opisane w DSR do tego projektu.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Autopoprawka uwzględnia uwagi BEOS, UODO, ekspertów i zgłoszone w konsultacjach społecznych, a skutki gospodarcze głównego projektu ustawy zostały opisane w DSR do tego projektu.

[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?

Autopoprawka uwzględnia uwagi BEOS, UODO, ekspertów i zgłoszone w konsultacjach społecznych, i nie generuje dodatkowego obciążenia finansowego. Skutki finansowe do głównego projektu ustawy zostały opisane w DSR do tego projektu.

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

Autopoprawka ma charakter korygujący nie generuje dodatkowego obciążenia finansowego. Skutki finansowe do głównego projektu ustawy zostały opisane w DSR do tego projektu.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

II. 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