

Warszawa, 21 lutego 2025 r.

RPW/6630/2025 – 1P



EZD RP KS
Wiesława Kijjańczyk WK (GMS – WSU)
Data rejestracji: 2025-02-21
Data wpływu: 2025-02-21

Szanowny 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 – Prawo o ruchu drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Grzegorza Płaczka.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-III.020.40.0025

Data wpływu 21.02.2025

U S T A W A

z dnia 2025 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029, z 2024 r. poz. 834) w art. 60 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze lub autobusu;”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.



UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel wydania ustawy oraz rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana

Celem projektu ustawy jest umożliwienie kierującym autobusami pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym.

Adekwatnym i jedynym środkiem do osiągnięcia tego celu jest zmiana w art. 60 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029, z 2024 r. poz. 834), dalej: „Prawo o ruchu drogowym”, w ust. 2 pkt 3 poprzez wprowadzenie kolejnego wyjątku od ogólnego zakazu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym.

Stosownie do obowiązującej treści art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym zabrania się kierującemu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym, przy czym nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze. Art. 2 pkt 30 tej ustawy definiuje postój pojazdu jako unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę. Konsekwencją niezastosowania się kierującego pojazdem do powyższego zakazu jest wypełnienie znamion wykroczenia z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2119, z 2024 r. poz. 1907), dalej: „KW”, a więc wykroczenie przez uczestnika ruchu lub inną osobę znajdującą się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciela lub posiadacza pojazdu „przeciwko innym przepisom ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na jej podstawie”, co jest zagrożone karą grzywny do 3000 złotych albo karą nagany.

Przepisy te są nieadekwatne do niektórych technicznych aspektów użytkowania m.in. autobusów komunikacji miejskiej i stoją w sprzeczności z zaleceniami większości producentów takich autobusów. Przykładowo, można wskazać następujące fragmenty instrukcji obsługi autobusów użytkowanych w komunikacji miejskiej pochodzących od różnych producentów:

1) instrukcja obsługi autobusu Autosan M09LE:

- „pozostawić silnik pracujący na wolnych obrotach przez 3 do 5 minut przed przystąpieniem do jazdy”,
- „po pracy silnika, przed jego wyłączeniem pozostawić go na wolnych obrotach przez 3-5 min. Zapewni to schłodzenie silnika i turbosprężarki”;

2) instrukcja obsługi autobusu Solaris Urbino 12 Euro 6:

- „przed wyłączeniem silnika po dłuższej jeździe, należy zawsze pozostawić go na kilka minut na wolnych obrotach minimalnie przez 1 minutę (zaleca się 5-6 minut)”,
- „przed wyłączeniem silnika należy pozwolić mu przez okres 5-6 minut popracować na wolnych obrotach w celu wychłodzenia turbosprężarki”;



- 3) instrukcja obsługi autobusu MAN Lion's Intercity 13LE: „silnika nie wyłączać od razu, lecz pozwolić mu pracować nadal przez 1-2 minuty i włączyć ogrzewanie na pełną moc. W ten sposób można z powrotem ochłodzić silnik.”;
- 4) instrukcja obsługi autobusu Mercedes-Benz Citaro Euro 6: „Po wystąpieniu dużego obciążenia (np. jazdy pod górę) na postoju należy pozostawić silnik pracujący jeszcze przez ok. 2 minuty, aby turbosprężarka zasilana spalinami mogła ostygnąć.”.

Producenci autobusów zastrzegają przy tym, że nie ponoszą odpowiedzialności za uszkodzenia wynikające z przyczyn związanych z nieprzestrzeganiem zaleceń instrukcji obsługi. Nieprzestrzeganie tych zaleceń może zatem narazić operatora komunikacji miejskiej na szkodę majątkową (uszkodzenie autobusu), której nie obejmuje gwarancja producenta pojazdu.

Istotną kwestią są także techniczne aspekty funkcjonowania układów pneumatycznych, a także systemów informacji pasażerskiej, w tym wyświetlaczy, którym do pełnego uruchomienia i właściwego działania często nie wystarcza energia pochodząca z akumulatorów, a uruchomienie silnika na 1 minutę przed rozpoczęciem jazdy nie gwarantuje ich pełnej funkcjonalności. Przy częstym korzystaniu z funkcji tzw. „ciepłego guzika” (otwieranie i zamykanie drzwi) zużywane jest sprężone powietrze co powoduje konieczność jego uzupełnienia, na co nie zawsze wystarcza 1 minuta. W przypadku wyłączenia systemu informacji pasażerskiej czas potrzebny na ponowne uruchomienie również wynosi powyżej 1 minuty. W autobusach wyposażonych w blokady alkoholowe procedura sprawdzania trzeźwości kierowcy może trwać nawet powyżej 3 minut, na co składa się uruchomienie systemu, nagrzanie się urządzenia analizującego do właściwej temperatury, wdmuchanie próbki powietrza, analiza próbki, ewentualne pobranie kolejnej próbki powietrza (np. w sytuacji niedostatecznej ilości podczas próby) oraz podanie wyniku.

Należy również podkreślić, że standardową procedurą usuwania usterek urządzeń i systemów elektronicznych, w które wyposażone są współczesne autobusy, jest ich pełen reset. Przywrócenie pełnych parametrów pracy po takim resetie (np. uruchomienie właściwej informacji pasażerskiej lub działania systemu kasowników z biletomatem) z pewnością przekracza okres 1 minuty i w praktyce może zająć ok. 5 minut.

Z uwagi na powyższe kwestie, kierujący autobusem, który prawidłowo wykonuje swoje obowiązki związane z właściwą eksploatacją pojazdu i pozostających na wyposażeniu urządzeń i systemów elektronicznych, naraża się na odpowiedzialność wykroczeniową za nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym. Z drugiej strony, przestrzeganie przepisów ustawy może spowodować poniesienie odpowiedzialności pracowniczej, jak również odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną w mieniu pracodawcy.

Należy przy tym podkreślić, że niejednokrotnie obowiązek stosowania wyżej wymienionych urządzeń i systemów narzucony jest na operatora przez umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego i zabezpieczony szeregiem kar umownych. Zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778, z 2024 r. poz. 1583) obligatoryjnym elementem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest określenie wymagań w stosunku do środków transportu, w tym dotyczących wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych.



Art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym w obecnym brzmieniu prowadzi tym samym do powstania kolizji obowiązków zarówno po stronie kierującego autobusem komunikacji miejskiej, który jest bezpośrednim adresatem normy wynikającej z tego przepisu, jak również po stronie przedsiębiorcy będącego operatorem publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, związanego postanowieniami umowy z organizatorem.

Regulacje ustawowe powinny zapewniać adresatom nie tylko bezpieczeństwo prawne, lecz także w pełni zakładać przewidywalność co do tego, w jakim stopniu ich realizacja może wpływać na ukształtowanie ich pozycji prawnej jednostki w poszczególnych sytuacjach. Niedopuszczalne jest nakładanie obowiązków niemożliwych do spełnienia. Negatywne konsekwencje obecnej treści art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym osłabiają zaufanie obywatela do państwa i prawa przez nie stanowionego, nie rekompensując tego skutku konieczną ochroną innych, konstytucyjnie uznawanych wartości, wobec czego proponowana nowelizacja wydaje się konieczna i uzasadniona.

2. Przewidywane skutki prawne w tym różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W celu osiągnięcia wskazanych powyżej celów należy dokonać zmiany w art. 60 w ust. 2 Prawa o ruchu drogowym polegającej na zmianie treści pkt 3 z:

„3) pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze;”, na:

„3) pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze lub autobusu;”.

W konsekwencji przepis zakazujący, stanowiący ogólną zasadę, zgodnie z którym „zabrania się kierującemu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze” zostanie ograniczony wyjątkiem, dzięki któremu kierujący autobusem będzie miał możliwość pozostawienia pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym.

Projektowana ustawa zniesie tym samym wskazaną powyżej kolizję obowiązków po stronie kierującego autobusem komunikacji miejskiej, który jest bezpośrednim adresatem normy wynikającej z obecnego brzmienia przepisów oraz po stronie przedsiębiorcy będącego operatorem publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, związanego postanowieniami umowy z organizatorem.

Projektowane regulacje zapewnią bezpieczeństwo prawne i zmienią niedopuszczalną sytuację, w której nakładane są obowiązki niemożliwe do spełnienia, przez co przyczynią się do zwiększenia zaufania obywatela do państwa i prawa przez nie stanowionego.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozwiązania są spójne z dotychczasowymi regulacjami pod kątem systemowym i terminologicznym.

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



Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe

1) Skutki społeczne i gospodarcze

Projektowana ustawa przyniesie pozytywne skutki społeczne i gospodarcze.

Po pierwsze, dzięki zmianom w przepisach, kierowcy autobusów będą mogli zgodnie z prawem przestrzegać technicznych aspektów użytkowania m.in. autobusów komunikacji miejskiej i zaleceń większości producentów takich autobusów, co wpłynie pozytywnie na stan techniczny autobusów. Lepszy stan techniczny autobusów spowoduje mniejsze potrzeby w zakresie ich naprawy lub wymiany na nowsze, gdy dojdzie do niedającej się usunąć awarii, co wpłynie pozytywnie na stan finansów jednostek samorządu terytorialnego, które ponoszą koszty naprawy starych lub zakupu nowych autobusów. Umożliwienie zgodnego z prawem powszechnie obowiązującym przestrzegania zaleceń producentów zmniejszy także ryzyko ponoszenia przez operatora komunikacji miejskiej szkód majątkowych (uszkodzenie autobusu), których nie obejmuje gwarancja producenta pojazdu.

Po drugie, kierowcy autobusów, którzy prawidłowo wykonują swoje obowiązki związane z właściwą eksploatacją pojazdu i pozostających na wyposażeniu urządzeń i systemów elektronicznych, nie będą już więcej narażeni na odpowiedzialność wykroczeniową za nieprzestrzeganie przepisów Prawa o ruchu drogowym, ani na odpowiedzialność pracowniczą oraz odszkodowawczą za szkodę wyrządzoną w mieniu pracodawcy, co miało miejsce dotychczas, gdy postępowanie zgodne z przepisami prawa, było postępowaniem niezgodnym z umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Po trzecie, lepszy stan techniczny autobusów wpłynie pozytywnie na jakość wykonywanych przejazdów autobusowych, co spowoduje większe zadowolenie z jakości usług u pasażerów, a to może przełożyć się na częstsze korzystanie z komunikacji autobusowej.

Po czwarte, zmiany w przepisach, umożliwiające kierującym autobusami pozostawianie pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym, spowodują odciążenie funkcjonariuszy Policji lub Straży Miejskiej, a także sędziów i pracowników sądów powszechnych. Funkcjonariusze nie będą musieli zajmować się ściganiem takich wykroczeń, a sędziowie orzekać w takich sprawach. Dzięki temu będą mogli skupić się na ściganiu poważniejszych wykroczeń i przestępstw oraz orzekaniu w takich sprawach.

2) Skutki finansowe

Projekt ustawy nie będzie rodził kosztów dla budżetu państwa, ani dla jednostek samorządu terytorialnego.

Ze wskazanych powyżej przyczyn stan finansów publicznych, a zwłaszcza jednostek samorządowych może się polepszyć z uwagi na lepszy stan techniczny autobusów, co przełoży się na rzadszą potrzebę napraw lub wymiany taboru, a przez to obniżenie kosztów napraw lub zakupów, a także na częstsze korzystanie z komunikacji autobusowej przez pasażerów, co będzie się wiązało z większymi wpływami z zakupu biletów.

4. Informacje dodatkowe

Projekt nie był poddawany formalnym konsultacjom społecznym.



KONFEDERACJA

WOLNOŚĆ I NIEPODLEGŁOŚĆ

Projekt nie zawiera przepisów określających zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.

Wdrożenie projektowanych przepisów nie spowoduje wzrostu obciążeń administracyjnych mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy jest zgodny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, 1222).

Projekt nie zawiera przepisów regulacyjnych i nie określa wymogów dotyczących świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 334).

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

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).



DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Grzegorz Płaczek

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Celem projektu ustawy jest umożliwienie kierującym autobusami pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym.

Adekwatnym i jedynym środkiem do osiągnięcia tego celu jest zmiana w art. 60 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029, z 2024 r. poz. 834), dalej: „Prawo o ruchu drogowym”, w ust. 2 pkt 3 poprzez wprowadzenie kolejnego wyjątku od ogólnego zakazu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym.

Stosownie do obowiązującej treści art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym zabrania się kierującemu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym, przy czym nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze. Art. 2 pkt 30 tej ustawy definiuje postój pojazdu jako unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę. Konsekwencją niezastosowania się kierującego pojazdem do powyższego zakazu jest wypełnienie znamion wykroczenia z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2119, z 2024 r. poz. 1907), dalej: “KW”, co jest zagrożone karą grzywny do 3000 złotych albo karą nagany.

Przepisy te są nieadekwatne do niektórych technicznych aspektów użytkowania m.in. autobusów komunikacji miejskiej i stoją w sprzeczności z zaleceniami większości producentów takich autobusów.

Producenci autobusów zastrzegają przy tym, że nie ponoszą odpowiedzialności za uszkodzenia wynikające z przyczyn związanych z nieprzestrzeganiem zaleceń instrukcji obsługi. Nieprzestrzeganie tych zaleceń może zatem narazić operatora komunikacji miejskiej na szkodę majątkową (uszkodzenie autobusu), której nie obejmuje gwarancja producenta pojazdu.

Istotną kwestią są także techniczne aspekty funkcjonowania układów pneumatycznych, a także systemów informacji pasażerskiej, w tym wyświetlaczy, którym do pełnego



uruchomienia i właściwego działania często nie wystarcza energia pochodząca z akumulatorów, a uruchomienie silnika na jedną minutę przed rozpoczęciem jazdy nie gwarantuje ich pełnej funkcjonalności.

Należy również podkreślić, że standardową procedurą usuwania usterek urządzeń i systemów elektronicznych, w które wyposażone są współczesne autobusy, jest ich pełen reset. Przywrócenie pełnych parametrów pracy po takim resecie (np. uruchomienie właściwej informacji pasażerskiej lub działania systemu kasowników z biletomatem) z pewnością przekracza okres 1 minuty i w praktyce może zająć ok. 5 minut.

Z uwagi na powyższe kwestie, kierujący autobusem, który prawidłowo wykonuje swoje obowiązki związane z właściwą eksploatacją pojazdu i pozostających na wyposażeniu urządzeń i systemów elektronicznych, naraża się na odpowiedzialność wykroczeniową za nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym. Z drugiej strony, przestrzeganie przepisów ustawy może spowodować poniesienie odpowiedzialności pracowniczej, jak również odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną w mieniu pracodawcy.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

- Tak
- Nie

Nie rozważano rozwiązań alternatywnych. Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanej ustawy, środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu. Adekwatnym i jedynym środkiem do jego osiągnięcia jest zmiana w art. 60 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym polegająca na zmianie brzmienia pkt 3.

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

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

W celu osiągnięcia wskazanych powyżej celów należy dokonać zmiany w art. 60 w ust. 2 Prawa o ruchu drogowym polegającej na zmianie treści pkt 3 z:

„3) pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze;”, na:

„3) pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze lub autobusu;”.

W konsekwencji przepis zakazujący, stanowiący ogólną zasadę, zgodnie z którym „zabrania się kierującemu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze” zostanie ograniczony wyjątkiem, dzięki któremu kierujący autobusem będzie miał możliwość pozostawienia pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym.

Projekt zakłada, że ustawa wejdzie w życie 14 dni po jej ogłoszeniu, co jest zgodne z zasadą odpowiedniego vacatio legis.

Projektowane rozwiązania są spójne z dotychczasowymi regulacjami pod kątem systemowym i terminologicznym.



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

Projektowana ustawa nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowana ustawa przyniesie pozytywne skutki społeczne, które zostały wskazane poniżej z rozbiciem na poszczególne podmioty na które wpływa projekt.

1. Kierujący autobusami:

- będą mogli zgodnie z prawem przestrzegać technicznych aspektów użytkowania autobusów i zaleceń większości producentów, co wpłynie pozytywnie na stan techniczny autobusów;
- nie będą narażeni na odpowiedzialność wykroczeniową za nieprzestrzeganie przepisów Prawa o ruchu drogowym, ani na odpowiedzialność pracowniczą oraz odszkodowawczą za szkodę wyrządzoną w mieniu pracodawcy, co miało miejsce dotychczas, gdy postępowanie zgodne z przepisami prawa, było postępowaniem niezgodnym z umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

2. Pasażerowie autobusów: lepszy stan techniczny autobusów wpłynie pozytywnie na jakość wykonywanych przejazdów autobusowych, co spowoduje większe zadowolenie z jakości usług u pasażerów, a to może przełożyć się na częstsze korzystanie z komunikacji autobusowej.

3. Jednostki samorządu terytorialnego: lepszy stan techniczny autobusów spowoduje mniejsze potrzeby w zakresie ich naprawy lub wymiany na nowsze, gdy dojdzie do niedającej się usunąć awarii, co zmniejszy koszty naprawy starych lub zakupu nowych autobusów;

4. Operatorzy komunikacji miejskiej: zmniejszenie ryzyka ponoszenia przez operatora komunikacji miejskiej szkód majątkowych (uszkodzenie autobusu), których nie obejmuje gwarancja producenta pojazdu.

5. Policja, Straż Miejska: odciążenie funkcjonariuszy Policji lub Straży Miejskiej, którzy nie będą musieli zajmować się ściganiem wykroczeń z art. 97 KW polegających na pozostawieniu pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym przez kierujących autobusami.

6. Sądy powszechne: odciążenie sądownictwa; sędziowie nie będą musieli orzekać w takich sprawach, przez co zmniejszy się ogólna liczba spraw w sądach.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projektowana ustawa przyniesie pozytywne skutki gospodarcze, które zostały wskazane poniżej z rozbiciem na poszczególne podmioty na które wpływa projekt.

1. Kierujący autobusami: będą mogli zgodnie z prawem przestrzegać technicznych aspektów użytkowania autobusów i zaleceń większości producentów, co wpłynie pozytywnie na stan techniczny autobusów.

2. Pasażerowie autobusów: lepszy stan techniczny autobusów wpłynie pozytywnie na jakość wykonywanych przejazdów autobusowych, co spowoduje większe zadowolenie z jakości



usług u pasażerów, a to może przełożyć się na częstsze korzystanie z komunikacji autobusowej.

3. Jednostki samorządu terytorialnego: lepszy stan techniczny autobusów spowoduje mniejsze potrzeby w zakresie ich naprawy lub wymiany na nowsze, gdy dojdzie do niedającej się usunąć awarii, co zmniejszy koszty naprawy starych lub zakupu nowych autobusów;

4. Operatorzy komunikacji miejskiej: zmniejszenie ryzyka ponoszenia przez operatora komunikacji miejskiej szkód majątkowych (uszkodzenie autobusu), których nie obejmuje gwarancja producenta pojazdu.

[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 będzie rodził kosztów dla budżetu państwa, ani dla jednostek samorządu terytorialnego.

Stan finansów publicznych, a zwłaszcza jednostek samorządowych może się polepszyć z uwagi na lepszy stan techniczny autobusów, co przełoży się na rzadszą potrzebę napraw lub wymiany taboru, a przez to obniżenie kosztów napraw lub zakupów, a także na częstsze korzystanie z komunikacji miejskiej przez pasażerów, co będzie się wiązało z większymi wpływami z zakupu biletów.

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

Nie dotyczy.

[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)?

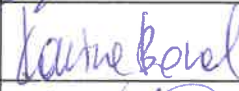
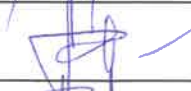
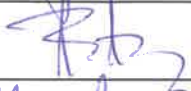
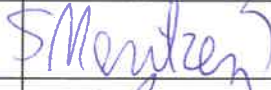
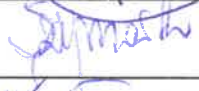
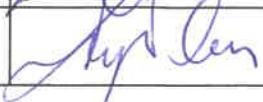
- Nie

[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



Popieram projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Lp.	Imię i nazwisko	Podpis	Nr legitymacji poselskiej
1.	Konrad Berkowicz		16
2.	Karina Anna Bosak		32
3.	Krzysztof Bosak		33
4.	Bronisław Foltyn		80
5.	Roman Fritz		81
6.	Sławomir Mentzen		241
7.	Krzysztof Mulawa		254
8.	Bartłomiej Pejo		285
9.	Grzegorz Adam Płaczek		296
10.	Michał Połuboczek		490
11.	Włodzimierz Skalik		340
12.	Krzysztof Szymański		485
13.	Krzysztof Tuduj		397
14.	Witold Tumanowicz		399
15.	Michał Wawer		412
16.	Ryszard Wilk		422
17.	Przemysław Wipler		424
18.	Andrzej Tomasz Zapałowski		443