

BEOS-342/25

Warszawa, 1 kwietnia 2025 r.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SP5-11.020.40.10.2025

Data wpływu 01.04.2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie oceny skutków regulacji poselskiego projektu ustawy
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym
(druk sejmowy nr 1079)**

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

I. Problem, który zamierzają rozwiązać Wnioskodawcy

Zgodnie z uzasadnieniem projektu i deklarowanymi skutkami regulacji (DSR) proponowana ustawa służy rozwiązaniu problemu, jakim jest nieadekwatność ogólnego zakazu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym, przewidzianego w art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ (dalej: Prawo o ruchu drogowym), w odniesieniu do kierującego autobusem. W myśl art. 2 pkt 30 Prawa o ruchu drogowym użyte w tej ustawie określenie „postój pojazdu” oznacza unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę. Konsekwencją niezastosowania się kierującego pojazdem do tego zakazu jest wypełnienie znamion wykroczenia z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń², co jest zagrożone karą grzywny do 3 000 zł albo karą nagany.

Zdaniem Wnioskodawców zmieniane regulacje prawne są nieadekwatne do niektórych technicznych aspektów użytkowania m.in. autobusów komunikacji miejskiej i stoją w sprzeczności z zaleceniami większości producentów takich autobusów. Jak wskazują Wnioskodawcy, producenci autobusów zastrzegają, że nie ponoszą odpowiedzialności za uszkodzenia wynikające z przyczyn związanych

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251.

² Dz. U. z 2023 r. poz. 2119 oraz z 2024 r. poz. 1907.

z nieprzestrzeganiem zaleceń instrukcji obsługi. Nieprzestrzeganie tych zaleceń może, zdaniem Wnioskodawców, narazić operatora komunikacji miejskiej na szkodę majątkową (uszkodzenie autobusu), której nie obejmuje gwarancja producenta pojazdu.

W opinii Wnioskodawców projektu 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.

Wnioskodawcy podkreślają również, 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, Wnioskodawcy projektu stwierdzają, że 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 tej ustawy może, zdaniem Wnioskodawców, spowodować poniesienie odpowiedzialności pracowniczej, jak również odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną w mieniu pracodawcy.

II. Rozwiązanie rekomendowane przez Wnioskodawców

Projekt przewiduje zmianę art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, zabraniającego kierującemu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; zakaz nie dotyczy pojazdu wykonującego czynności na drodze. Wnioskodawcy projektu zaproponowali, aby zakaz pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym nie dotyczył także kierującego autobusem (art. 1 projektu).

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia (art. 2 projektu).

III. Inne rozwiązania rozważane przez Wnioskodawców

Wnioskodawcy nie rozważali alternatywnych rozwiązań. Zgodnie z uzasadnieniem projektu i DSR nie ma możliwości osiągnięcia zamierzonego celu za pomocą innych środków niż zaproponowana nowelizacja Prawa o ruchu drogowym.

IV. Rozwiązania przyjmowane w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich OECD/UE

W opracowaniu przedstawiono informacje na temat obowiązujących w wybranych państwach członkowskich OECD i UE przepisów regulujących kwestię pracy silnika w czasie postoju pojazdów (w tym autobusów). Przedstawiony dobór państw (Kanada, Stany Zjednoczone, Szwecja, Finlandia, Niemcy) został podyktowany zróżnicowanym podejściem do uregulowania omawianej kwestii – od szczegółowych regulacji określających dopuszczalne limity czasowe pracy silnika pozostającego na biegu jałowym (wraz z licznymi wyłączeniami) po regulacje o bardziej ogólnym charakterze, które takich limitów nie przewidują.

W Kanadzie przepisy przyjmowane na poziomie lokalnym zezwalają – co do zasady – na pracę pojazdów na biegu jałowym przez okres od 3 do 10 minut³. Dla przykładu przepisy ustanowione przez kanadyjskie miasto Vancouver⁴ stanowią, że właściciel, zarejestrowany właściciel, leasingobiorca lub kierujący pojazdem silnikowym (w tym autobusem lub ciężarówką) nie może powodować, zezwalać lub pozwalać, aby pojazd pracował na biegu jałowym: (i) przez więcej niż 3 kolejne minuty w ciągu godziny; lub (ii) gdy jest pozostawiony bez nadzoru i odblokowany. Powyższy przepis nie ma zastosowania w odniesieniu do m.in.: autobusu, gdy jego pasażerowie są w trakcie wsiadania lub wysiadania; pojazdów pogotowia ratunkowego, policyjnych i straży pożarnej, lub innych pojazdów uprzywilejowanych w trakcie służby; pojazdu silnikowego w trakcie udzielania pomocy w nagłych wypadkach; opancerzonego pojazdu silnikowego, używanego do transportu pieniędzy lub przedmiotów wartościowych, w którym ktoś pozostaje w celu pilnowania zawartości, w trakcie załadunku lub rozładunku takich pieniędzy lub przedmiotów wartościowych. Z kolei przepisy mające zastosowanie na terenie Ottawy⁵ ograniczają czas, w którym pojazd może pracować na biegu jałowym: (i) do maksymalnie 3 minut w ciągu godziny, jeśli temperatura na zewnątrz wynosi od 0°C do 27°C; (ii) maksymalnie przez 10 minut w ciągu godziny, gdy temperatura spada poniżej 0°C lub przekracza 27°C. W sytuacji, w której nikogo nie ma w pojeździe, praca silnika na biegu jałowym dopuszczona jest przez maksymalnie jedną minutę na godzinę. Powyższe ograniczenia nie mają zastosowania m.in. do: pojazdów, które nie emitują gazów cieplarnianych; pojazdów, w których praca na biegu jałowym jest wymagana w celu naprawy pojazdu lub przygotowania go do eksploatacji; pojazdów policji, pogotowia ratunkowego, straży pożarnej lub pojazdów funkcjonariuszy prowincji podczas działań operacyjnych lub szkoleniowych (z wyjątkiem sytuacji, w których praca na biegu jałowym odbywa się głównie dla wygody kierowcy); pojazdów transportu publicznego.

³ *A Model Idling Control By-law*, <https://natural-resources.canada.ca/energy-efficiency/3-model-idling-control-law>. [wszystkie źródła internetowe cytowane w niniejszej opinii zostały sprawdzone 1 IV 2025 r.].

⁴ *Motor Vehicle Noise and Emission Abatement By-law 9344*, tekst w j. angielskim: <https://bylaws.vancouver.ca/consolidated/9344.PDF>.

⁵ *Reducing idling in Ottawa*, <https://ottawa.ca/en/living-ottawa/laws-licences-and-permits/reducing-idling-ottawa#section-aa99765e-8c51-4617-afa1-c82ef63a799d>.

W Stanach Zjednoczonych regulacje dotyczące pracy silnika na biegu jałowym różnią się w zależności od stanu, a w niektórych miastach i hrabstwach obowiązują odrębne przepisy, które zastępują regulacje na poziomie stanowym⁶. Dla przykładu w mieście Newark (w stanie Delaware) pojazdy silnikowe (w tym autobusy) mogą – co do zasady – pracować na biegu jałowym nie dłużej niż 5 kolejnych minut w ciągu godziny. Od powyższej reguły wprowadzono szereg wyjątków (np. autobusy pasażerskie mogą pracować na biegu jałowym przez maksymalnie 15 minut w ciągu godziny w celu utrzymania we wnętrzu pojazdu komfortu pasażerów). Ponadto pojazd zapewniający ciepło osobom w nim przebywającym, gdy temperatura wynosi od -10°F (-23°C) do 32°F (0°C), może pracować na biegu jałowym przez nie więcej niż 15 kolejnych minut. Gdy temperatura jest niższa niż -10°F i nie powoduje to uciążliwości, czas pracy silnika na biegu jałowym nie podlega ograniczeniom⁷ (podobne uregulowania w odniesieniu do sytuacji, w której temperatura spada poniżej -10°F, funkcjonują także w innych stanach lub miastach, np. stanie New Hampshire⁸ lub w mieście Ann Arbor⁹ w Michigan).

W Finlandii zgodnie z § 55 ustawy o ruchu drogowym¹⁰ w pojazdach napędzanych silnikiem spalinowym silnik ten nie może pracować dłużej niż 2 minuty, jeśli pojazd jest unieruchomiony z jakiegokolwiek innego powodu niż nieuniknione utrudnienia w ruchu. Jeśli temperatura otoczenia wynosi poniżej -15°C, silnik nie może być pozostawiony włączony na dłużej niż 4 minuty przed rozpoczęciem jazdy. Silnik może pozostawać włączony przed ruszeniem lub rozpoczęciem pracy przy pojeździe lub maszynie przez czas niezbędny do przygotowania pojazdu lub maszyny do pracy. Zakaz pracy silnika na biegu jałowym nie ma zastosowania do: 1) pojazdów, których główne zastosowanie lub dodatkowe urządzenie niezbędne do tego zastosowania wymagają utrzymywania silnika w ruchu; 2) pojazdu oczekującego na pomiar emisji spalin w ramach badania zdolności do ruchu drogowego.

W Szwecji na podstawie kodeksu środowiskowego¹¹ gminy mogą wydawać przepisy w celu ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego. W większości przypadków lokalne uregulowania dopuszczają trwającą nie dłużej niż 1 minutę pracę silnika na biegu jałowym¹². Dla przykładu obowiązujące w gminach

⁶ Więcej informacji na temat przepisów obowiązujących w tej materii można znaleźć w publikacji przygotowanej przez Amerykański Instytut Badań Transportu dostępnej pod adresem: <https://truckingresearch.org/wp-content/uploads/2024/09/2024-ATRI-IdlingCompendium-Sept.pdf>.

⁷ *Newark Code of Ordinances* (Article XXIX. - Idling of vehicles), tekst w j. angielskim: [https://library.municode.com/de/newark/codes/code of ordinances?nodeId=CD ORD CH20MOVE A RTXXIXIDVE](https://library.municode.com/de/newark/codes/code%20of%20ordinances?nodeId=CD_ORD_CH20MOVE_ARTXXIXIDVE).

⁸ *New Hampshire Air Resources Division Admin. Rules Env-A 1102.02*, tekst w j. angielskim: [https://gc.nh.gov/rules/state agencies/env-a1100.html](https://gc.nh.gov/rules/state_agencies/env-a1100.html).

⁹ *Ann Arbor Code of Ordinances*, Title VI, Ch. 72, tekst w j. angielskim: [https://library.municode.com/mi/ann_arbor/codes/code of ordinances?nodeId=TITVIFOHE CH72IDR](https://library.municode.com/mi/ann_arbor/codes/code%20of%20ordinances?nodeId=TITVIFOHE_CH72IDR).

¹⁰ *Tieliikennelaki*, 729/2018, tekst w j. fińskim: <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2018/729?language=fin>.

¹¹ *Miljöbalk* (1998:808), tekst w j. szwedzkim: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/.

¹² *Tomgångskörning högst en minut*, <https://www.sodertalje.se/stad-och-trafik/tomgangskorning-hogst-en-minut/>.

Halmstad¹³ oraz Södertälje¹⁴ przepisy stanowią, że pojazd z silnikiem spalinowym może pracować na biegu jałowym przez maksymalnie 1 minutę. Zasada ta nie ma zastosowania jeżeli: 1) warunki ruchu drogowego spowodowały konieczność zatrzymania się (np. w korku), na przejeździe kolejowym praca silnika na biegu jałowym nigdy nie jest dozwolona dłużej niż przez jedną minutę; 2) praca silnika na biegu jałowym jest konieczna do obsługi urządzenia w pojeździe, innego niż urządzenie grzewcze – urządzenie to musi być jednak niezbędne do użytkowania pojazdu zgodnie z jego przeznaczeniem.

Z kolei w Niemczech ustawodawca nie zdecydował się na określenie dopuszczalnych czasowych limitów pracy silników na biegu jałowym – na mocy art. 30 ust. 1 ustawy o ruchu drogowym¹⁵ podczas korzystania z pojazdów zabrania się zbędnego hałasu i emisji spalin, których można uniknąć – w szczególności zabrania się pozostawiania silników pojazdów włączonych bez potrzeby.

W ankietach przesłanych w ramach konsultacji społecznych dotyczących analizowanego projektu ustawy nie odniesiono się do konkretnych rozwiązań przyjmowanych w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich OECD/UE.

V. Skutki prawne projektowanej ustawy

Zakaz pozostawiania uruchomionego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym, wynikający z art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, jest regulacją mającą na celu ochronę środowiska naturalnego oraz ograniczenie emisji hałasu. Przepis ten przyczynia się do zapewnienia spokoju mieszkańcom terenów zurbanizowanych poprzez minimalizację negatywnego wpływu hałasu komunikacyjnego i zanieczyszczenia powietrza. Z przeprowadzonych konsultacji społecznych projektu wynika, że choć są głosy wskazujące na potrzebę wprowadzenia przedmiotowej zmiany, to obywatele wyrażają obawy, iż zmiana może przyczynić się do zwiększenia uciążliwości transportu autobusowego, i zwracają uwagę, że np. regulacja będzie nadużywana przez kierowców autobusów wycieczkowych w okresie letnim, którzy dla utrzymania pracy klimatyzacji w pojeździe będą przez długi okres utrzymywać pojazd na włączonym silniku¹⁶.

Zakaz z art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym odnosi się do sytuacji postoju, który, zgodnie z art. 2 pkt 30 Prawa o ruchu drogowym, definiuje się jako unieruchomienie pojazdu na czas dłuższy niż jedna minuta, o ile nie wynika ono z warunków lub przepisów ruchu drogowego. Nie można zatem mówić o naruszeniu zakazu, jeśli czas zatrzymania nie przekroczył jednej minuty lub gdy unieruchomienie pojazdu z pracującym silnikiem wynika z warunków bądź

¹³ Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön, tekst w j. szwedzkim: <https://www.halmstad.se/download/18.35afc4c81756ed4e2d32b3e/1687847937276/Lokala-foreskrifter-for-att-skydda-manniskors-halsa-och-miljo-2023.pdf>.

¹⁴ Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljö, tekst w j. szwedzkim: https://www.sodertalje.se/globalassets/styrande-dokument/lokala_foreskrifter_for_halsa_och_miljo.pdf.

¹⁵ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), tekst w j. niemieckim: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_30.html.

¹⁶ ID ankiety: 68261, 68265, 68266, 72095 i 78308.

przepisów ruchu drogowego, np. w przypadku korków drogowych, zatrzymania na sygnalizacji świetlnej czy postoju autobusu na przystanku. Poza tym zakaz pozostawiania pracującego silnika podczas postoju nie obejmuje pojazdów wykonujących czynności na drodze, takich jak pojazdy pogotowia drogowego czy służb komunalnych, w sytuacjach, gdy konieczne jest utrzymanie pracy silnika dla wykonania czynności na drodze. Przedmiotowy zakaz obowiązuje niezależnie od obecności kierującego w pojeździe. Kierowca ma zresztą zakaz oddalania się od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu (art. 60 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym).

W poprzednim stanie prawnym istniało wyrażone w analogicznym przepisie ograniczenie czasowe, że silnik nie mógł pozostawać w ruchu podczas postoju dłużej niż jedną minutę (art. 50 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym¹⁷). Obecna regulacja nie precyzuje dopuszczalnego czasu pracy silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym. Prowadzi to R. A. Stefańskiego do wniosku, że naruszeniem tego zakazu jest niewyłączenie silnika w sytuacji, gdy jego praca jest niepotrzebna¹⁸. Pogląd ten jest jednak dyskusyjny.

Zauważyć trzeba, że zakaz z art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym ma terytorialnie ograniczony zakres. Po pierwsze, dotyczy on wyłącznie obszarów zabudowanych w rozumieniu art. 2 pkt 15 Prawa o ruchu drogowym, tzn. dotyczy terenów oznaczonych znakami drogowymi D-42 (wjazd) i D-43 (wyjazd). Obszary zabudowane cechują się wysoką intensywnością zabudowy i obowiązują w nich szczególne przepisy dotyczące ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, kierujących pojazdami, organów zarządzających ruchem. Maksymalna dopuszczalna prędkość w obszarach zabudowanych wynosi 50 km/h, z wyjątkiem stref zamieszkania (art. 20 ust. 1-2 Prawa o ruchu drogowym). Po drugie, zakaz ten odnosi się do dróg publicznych i do ruchu na drogach w strefach zamieszkania i ruchu (art. 1 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym). Wynika z tego, że zasady ruchu na drogach publicznych mają zastosowanie również na drogach wewnętrznych, jeśli są one objęte strefą zamieszkania lub strefą ruchu.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁹ droga publiczna to droga przypisana do jednej z kategorii określonych w tej ustawie, dostępna dla wszystkich użytkowników zgodnie z jej przeznaczeniem, przy uwzględnieniu ograniczeń i wyjątków określonych w tej ustawie i w innych przepisach szczególnych. Drogi publiczne dzielą się na krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, a ich właścicielem jest Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego (art. 2 ust. 1, art. 2a ustawy o drogach publicznych). Strefa zamieszkania to w myśl art. 2 pkt 16 Prawa o ruchu drogowym obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na których obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi. Z kolei strefa ruchu stanowi zgodnie z art. 2 pkt 16a Prawa o ruchu drogowym obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na której wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi. Poza drogami publicznymi

¹⁷ Dz. U. z 1992 r. nr 11, poz. 41, ze zm.

¹⁸ R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2024, komentarz do art. 60, pkt 11.

¹⁹ Dz. U. z 2024 r. poz. 320, ze zm.

i drogami w strefach zamieszkania i w strefach ruchu stosuje się przepisy Prawa o ruchu drogowym w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób oraz wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych (art. 1 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym). Można w tym miejscu zauważyć, że zakaz pozostawiania uruchomionego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym z art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym nie jest konieczny dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a więc nie musi obowiązywać na drogach wewnętrznych.

Drogi wewnętrzne, zgodnie z art. 8 ustawy o drogach publicznych, obejmują drogi, parkingi, place przeznaczone do ruchu pojazdów, które nie zostały zaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych i nie są zlokalizowane w pasie drogowym drogi publicznej. Mogą to być również drogi dojazdowe do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców, pętle i zajezdnie autobusowe. Drogi wewnętrzne nie stanowią jednolitej kategorii i różnią się dostępnością. Niektóre mogą być dostępne jedynie dla określonych podmiotów, lecz drogi wewnętrzne mogą być również tak dostępne jak drogi publiczne. W przeciwieństwie do dróg publicznych drogi wewnętrznej nie dotyczy warunek powszechnej dostępności²⁰. Zgodnie z art. 10 Prawa o ruchu drogowym zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do zarządcy terenu, na którym zlokalizowana jest dana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu (art. 8 ust. 2 i 3 ustawy o drogach publicznych). W ramach ustalania organizacji ruchu na tych drogach zarządcy terenu stosują znaki i sygnały drogowe zgodnie z regulacjami wynikającymi z ustawy oraz przepisów wykonawczych, ponosząc koszty związane z oznakowaniem drogi wewnętrznej (art. 10 ust. 7 i ust. 10a Prawa o ruchu drogowym). Uznać należy, że również od zarządcy terenu zależy objęcie drogi wewnętrznej strefą zamieszkania albo strefą ruchu w drodze ustawienia odpowiednich znaków drogowych. Wprowadzenie takiego oznakowania skutkuje pełnym obowiązywaniem przepisów Prawa o ruchu drogowym zgodnie z art. 1 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym, w tym art. 60 ust. 2 pkt 3 tej ustawy. W przypadku, gdy droga wewnętrzna zostanie objęta strefą ruchu lub strefą zamieszkania, nadzór nad organizacją ruchu sprawuje wojewoda, który w uzasadnionych przypadkach może nakazać zmianę organizacji ruchu, kierując się istotnym interesem ogólnospołecznym (art. 4 ust. 2 pkt 5 oraz art. 10 Prawa o ruchu drogowym).

Wnioskodawcy powołują się na normy techniczne, które uzasadniają wyłączenie zakazu z art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym w odniesieniu do autobusów. Powołują się również na wyjątkowe sytuacje, gdy trzeba przeprowadzać reset urządzeń i systemów elektronicznych w autobusie. Jeśli chodzi o te wyjątkowe sytuacje, to ich wystąpienie może wyłączać odpowiedzialność z tytułu popełnienia wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji z art. 97 Kodeksu wykroczeń. Odpowiedzialności za wykroczenie podlega ten, kto w sposób zawiniony popełnia czyn zabroniony (art. 1 § 2 Kodeksu wykroczeń). Dodać można w tym kontekście, że kwota 3 000 zł stanowi maksymalną wysokość grzywny za dopuszczenie się wykroczeń wskazanych w art. 97 Kodeksu wykroczeń. Wysokość kary za naruszenie omawianego zakazu jest precyzowana w rozporządzeniu

²⁰ Wyrok WSA w Rzeszowie z 29 VIII 2023 r., sygn. akt II SA/Rz 411/23.

Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń²¹. Zgodnie z tym aktem prawnym pozostawienie pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym podlega sankcji w postaci grzywny w wysokości 100 zł (tabela B, załącznik do rozporządzenia, pkt 206).

Jeśli chodzi o normy techniczne dotyczące autobusów, to trudno jednoznacznie oceniać sytuację. Z jednej strony istnienie tego rodzaju norm może stanowić uzasadnienie dla wprowadzenia wyjątku od zakazu w odniesieniu do takich pojazdów. Z drugiej strony pojawia się pytanie, dlaczego ewentualne odstępstwo miałyby dotyczyć tylko autobusów, a nie innych pojazdów z wysokoprężnymi silnikami. W toku konsultacji społecznych wyrażono nawet oczekiwanie, że zmiana polegająca na umożliwieniu dłuższej pracy silników na biegu jałowym będzie dotyczyć nie tylko autobusów²², a z drugiej strony pojawił się zarzut dyskryminacji kierowców pojazdów osobowych²³. Wprowadzenie wyjątku tylko dla autobusów może budzić wątpliwości z punktu widzenia art. 32 ust. 1 Konstytucji, który gwarantuje równość wobec prawa i zakazuje różnicowania sytuacji prawnej podmiotów znajdujących się w takich samych czy podobnych okolicznościach. Konstytucyjna zasada równości nakłada obowiązek równego traktowania wszystkich podmiotów charakteryzujących się wspólną cechą, bez stosowania nieuzasadnionych mechanizmów dyskryminacyjnych bądź uprzywilejowujących²⁴. Aby uzasadnić zróżnicowane traktowanie autobusów na gruncie omawianej regulacji, należałoby wykazać istotną cechę wyróżniającą autobusy spośród innych pojazdów, przy czym należy odwołać się do pojęcia autobusu z art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którym jest to pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Z orzecznictwa konstytucyjnego wynika, że aby odpowiedzieć na pytanie, czy dane kryterium może stanowić podstawę różnicowania podmiotów prawa, należy rozstrzygnąć: 1) czy kryterium to pozostaje w racjonalnym związku z celem i treścią danej regulacji, 2) czy waga interesu, któremu różnicowanie ma służyć, pozostaje w odpowiedniej proporcji do wagi interesów, które zostaną naruszone w wyniku wprowadzonego różnicowania, 3) czy kryterium różnicowania pozostaje w związku z innymi wartościami, zasadami czy normami konstytucyjnymi, uzasadniającymi odmienne traktowanie określonych podmiotów²⁵.

Na pierwszy rzut oka ustalenie podstawy do zróżnicowania sytuacji prawnej adresatów normy określonej w art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym nastrocza trudności. Jeśli jednak taka podstawa zostanie znaleziona, to konieczne będzie dokonanie wyważenia wartości pozostających w kolizji. Z jednej strony są normy techniczne, które przemawiają za wprowadzeniem wyjątku dla autobusów. Z drugiej strony są istotne względy społeczne, takie jak ochrona przed nadmiernym hałasem na drogach, zapewnienie spokoju mieszkańcom terenów zabudowanych oraz ograniczenie emisji substancji szkodliwych generowanych przez pojazdy

²¹ Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, ze zm.

²² ID ankiety: 74461.

²³ ID ankiety: 81361.

²⁴ Por. wyroki TK z 12 IV 2011 r., sygn. akt SK 62/08; z 4 VI 2013 r., sygn. akt SK 49/12.

²⁵ Zob. wyrok TK z 21 II 2001 r., sygn. akt P 12/00.

spalinowe. W rozstrzyganiu tego rodzaju kolizji wartości kluczową rolę odgrywa konstytucyjna zasada proporcjonalności, która wymaga zapewnienia skutecznej ochrony jednej wartości przy jednoczesnym maksymalnym ograniczeniu szkody wyrządzonej drugiej. W tym kontekście należy mieć na uwadze, że zakaz określony w art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym odnosi się do obszarów zabudowanych i zasadniczo nie obejmuje dróg wewnętrznych, takich jak parkingi, place manewrowe czy drogi prywatne, o ile nie zostały one objęte strefą zamieszkania lub strefą ruchu decyzją zarządcy terenu. Ponadto należy uwzględnić, że wyłączenie omawianego zakazu w odniesieniu do autobusów będzie miało szeroki zakres podmiotowy. Wynika to z definicji zawartej w art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którą autobusem jest każdy pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób, łącznie z kierowcą. Wydaje się także, że, decydując się na wprowadzenie wyjątku dla autobusów w art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, należałoby zastanowić się nad możliwością ustanowienia limitu czasowego postoju autobusów z włączonym silnikiem. W toku konsultacji społecznych zwrócono uwagę na potrzebę wprowadzenia takiego ograniczenia²⁶.

Na zakończenie można zauważyć, że propozycja zmiany art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, uzasadniona względami technicznymi związanymi z postojem autobusów przy włączonym silniku, została zgłoszona do Ministra Infrastruktury w 2023 r. przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Z publikacji prasowej wynika, iż Ministerstwo Infrastruktury nie dostrzegło podstaw do zmiany regulacji. Uzasadniono to faktem, że postój autobusów z włączonym silnikiem, niebędący wynikiem warunków bądź przepisów ruchu drogowego, w większości przypadków odbywa się poza drogami publicznymi²⁷.

Termin wejście w życie zmiany prawnie nie budzi zastrzeżeń.

Projekt był przedmiotem analizy Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji (BEOS) Kancelarii Sejmu w zakresie dotyczącym zgodności z prawem Unii Europejskiej²⁸. Stwierdzono, że przedmiot poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest objęty prawem Unii Europejskiej. Projekt był także przedmiotem opinii BEOS sporządzonej w trybie art. 95a ust. 3 Regulaminu Sejmu²⁹, w której stwierdzono, że analizowany projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

²⁶ ID ankiety: 72092.

²⁷ Zob. P. Wiewióra, *Postój autobusu na włączonym silniku może skończyć się karą. Potrzebna jest nowelizacja*, portalsamorzadowy.pl, 25 VIII 2023 r., https://www.portalsamorzadowy.pl/zmiany-w-prawie/postoj-autobusu-na-wlaczonym-silniku-moze-skonczyc-sie-kara-potrzebna-jest-nowelizacja_483882.html?mp=promo.

²⁸ *Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Grzegorz Adam Płaczek)*, opinia BEOS z 28 II 2025 r., BEOS-WPEiM-334/25.

²⁹ *Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Grzegorz Adam Płaczek) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu*, opinia BEOS z 28 II 2025 r., BEOS-WPEiM-335/25.

VI. Skutki społeczne projektowanej ustawy

A) Podmioty na które wpływa projekt

Proponowana regulacja będzie miała wpływ, w szczególności, na osoby kierujące pojazdami zarejestrowanymi jako autobusy, a także pośrednio podmioty świadczące usługi drogowego transportu pasażerskiego.

Według najnowszych dostępnych danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców za 2019 r. dotyczących uprawnień do kierowania pojazdami, liczba osób posiadających uprawnienia w kategorii D³⁰ wynosiła 477,2 tys. osób (dla porównania 20 640,6 tys. osób miało uprawnienia w kategorii B), ponadto 152,1 tys. osób posiadało uprawnienia kategorii D1³¹.

Liczbę przedsiębiorstw komunikacji miejskiej i podmiejskiej w Polsce w 2025 r. można szacować na ok. 3 199³². Statystyka ta jest o tyle nieprecyzyjna, iż przewozy pasażerskie mogą świadczyć zarówno duże przedsiębiorstwa, mające nawet kilkaset autobusów, jak również małe podmioty, mające kilka pojazdów i sporadycznie świadczące przewozy (tzw. przewozy okazjonalne). Jeśli chodzi o liczbę autobusów, to według danych Głównego Urzędu Statystycznego na koniec 2023 r. w Polsce zarejestrowanych było 132,4 tys. autobusów (tj. 3,4% wszystkich zarejestrowanych środków transportu drogowego), w tym liczba autobusów eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego³³ wyniosła 12,6 tys., a liczba autobusów wykorzystywanych w komunikacji miejskiej wyniosła 12,5 tys.³⁴

B) Wpływ na społeczeństwo

Ograniczenia w zakresie pozostawiania pracującego silnika spalinowego podczas postoju na obszarze zabudowanym w Polsce, jak również w wielu innych krajach, zostały wprowadzone w głównej mierze ze względu na ochronę zdrowia mieszkańców i ochronę środowiska. Należy podkreślić, że silniki spalinowe generują zanieczyszczenie powietrza m.in. tlenkami azotu, tlenkami węgla i pyłami zawieszonymi. Długotrwałe narażenie na oddziaływanie spalin ma negatywny wpływ na zdrowie: zwiększa ryzyko wystąpienia chorób układu oddechowego, chorób układu krążenia i nowotworów, w szczególności astmy u dzieci i dorosłych oraz ostrych infekcji dolnych dróg oddechowych u dzieci, choroby niedokrwiennej serca i raka płuc³⁵.

Pracujące silniki generują również hałas, który może być uciążliwy dla mieszkańców szczególnie w gęsto zabudowanych obszarach i który również generuje ryzyko dla zdrowia. Badania wykazały, że narażenie na hałas prowadzi nie

³⁰ <https://www.gov.pl/web/gov/kategorie-prawa-jazdy>.

³¹ <https://www.gov.pl/web/cepik/prawa-jazdy-i-uprawnienia-w-2019-roku>;
<https://www.gov.pl/attachment/c5d8099b-dc89-4ee7-8d80-1c9f7d745fcf>.

³² Baza z aktualnymi danymi aktywnych polskich przedsiębiorstw i instytucji zarejestrowanych w rejestrach CEIDG, REGON i KRS, dla których kod przeważającego rodzaju działalności według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 to 49.31.Z (Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski), <https://www.bnf.pl/katalog/baza/baza-przedsiębiorstw-komunikacji-miejskiej-i-podmiejskiej>.

³³ Komunikacja w ruchu krajowym i międzynarodowym realizowana przez przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

³⁴ *Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2024.

³⁵ H. Boogaard et al. *Long-term exposure to traffic-related air pollution and selected health outcomes: A systematic review and meta-analysis*, „Environment international” 164 (2022): 107262.

tylko do irytacji, zakłóca sen i powoduje senność w ciągu dnia, ale również zwiększa ryzyko występowania nadciśnienia i chorób sercowo-naczyniowych oraz upośledza zdolności poznawcze u dzieci w wieku szkolnym, a także wpływa na wyniki leczenia i wydajność pracy³⁶.

Ponadto „emisja spalin ma jednoznacznie negatywny wpływ na środowisko. Głównym zagrożeniem jakie za sobą niesie jest emisja szkodliwych substancji w postaci tlenków siarki i azotu, które ulegają procesom utleniania w atmosferze. Wskutek tego powstają kwasy siarkowy i azotowy. Kwasy te są kwasami nieorganicznymi zakwaszając opad atmosferyczny. Opady takie o niskim pH (tzw. kwaśne deszcze) oddziałują na drodze reakcji chemicznej z budynkami nieodpornymi na korozję, co prowadzi do niszczenia betonu, zapraw murarskich i elementów konstrukcyjnych. Przede wszystkim wpływa na uszkodzenie cennych architektonicznie budynków. Ponadto opad o niskim pH wpływa negatywnie na rośliny powodując w konsekwencji chlorozę i nekrozę liści, uszkodzenie aparatów asymilacyjnych, uszkodzenie systemu korzeniowego roślin. Kwaśne opady wpływają również na zakwaszenie gleby, co w dalszej konsekwencji prowadzi do usuwania z niej jonów zasadowych (wapniowych, magnezowych, krzemowych), oraz uwalnianie jonów metali ciężkich, które są toksyczne. Pozostałe składniki spalin wpływają na zmiany klimatyczne. W regionach dużego ruchu komunikacyjnego, gdzie stężenie związków szkodliwych, głównie dwutlenku siarki, tlenku azotu, tlenku węgla i pyłów przekracza dopuszczalne normy może dochodzić do zjawiska smogu”³⁷. Warto podkreślić, że smog jest szczególnie często występującym problemem w polskich miastach³⁸.

Szczególnie duże zanieczyszczenia generują silniki na olej napędowy, zwłaszcza starszych generacji, tj. tzw. diesel^{39,40}. Jest to szczególnie istotne w kontekście proponowanej regulacji z tego względu, że autobusy na olej napędowy stanowią 79% autobusów w Polsce (autobusy z silnikami benzynowymi stanowią 3,1%), a wiek tych pojazdów jest dość zaawansowany. Zgodnie z danymi GUS z 2023 r., autobusy mające powyżej 30 lat stanowiły 31,9% ogółu autobusów w Polsce, w wieku 16-30 lat – 40,2%, a autobusy w wieku do 5 lat – 7,9%⁴¹. Tym samym można przyjąć, że większość autobusów w Polsce nie tylko nie spełnia

³⁶ M. Basner, et al. *Auditory and non-auditory effects of noise on health*, „The Lancet”, 83.9925 (2014): 1325-1332,

[https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(13\)61613-X/abstract](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(13)61613-X/abstract).

³⁷ A. Judzińska-Kłodawska, *Analiza degradacji środowiska w aspekcie toksyczności spalin*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, 2014, 15(6), 145-148, <https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-ba93dc5a-8007-4c7e-abca-712f980f41ef>.

³⁸ M. Treder, *Smog zagrożeniem bezpieczeństwa zdrowotnego w Polsce*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 11.1 (2019): 190-204.

³⁹ O. Plesińska, H. Rożyk, *Diesel – rosnący problem. Analiza emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego w kontekście zdrowia publicznego i ochrony powietrza w Polsce*, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Warszawa, 2022, https://www.fppe.pl/wp-content/uploads/2022/02/Diesel-raport-FPPE-2022.pdf?utm_source=chatgpt.com.

⁴⁰ K. Van Ryswyk, et al. *Personal exposures to traffic-related air pollution in three Canadian bus transit systems: the Urban Transportation Exposure Study*, „Journal of Exposure Science & Environmental Epidemiology” vol. 31 (2021), s. 628–640, <https://doi.org/10.1038/s41370-020-0242-2>.

⁴¹ *Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2024.

najnowszych norm emisji spalin, ale również może być dość wyeksploatowana, co dodatkowo zwiększa ich negatywny wpływ na zdrowie i środowisko.

Przeprowadzone konsultacje społeczne projektu wskazują, że obowiązujące przepisy w zakresie wyłączania silników nie są w pełni stosowane⁴². Wynika to zapewne z wskazywanych przez Wnioskodawców kwestii technicznych związanych z eksploatacją autobusów. Prowadzi to do występowania konfliktów społecznych sygnalizowanych w konsultacjach. Niemniej, zgodnie z informacjami uzyskanymi od Komendy Głównej Policji (dalej: KGP), do Biura KGP nie napływają informacje z jednostek w kraju, które sygnalizowałyby nagminność naruszania tego zakazu, zwłaszcza przez kierowców autobusów komunikacji miejskiej⁴³. Nie można wykluczyć, że pewien wpływ na taką sytuację ma to, że obecnie obowiązujący zakaz ma zastosowanie tylko do dróg publicznych. W związku z tym nie musi obowiązywać w zajezdniach autobusowych, czy na niektórych pętlach autobusowych lub parkingach, które nie mają statusu dróg publicznych.

Według Wnioskodawców projektowana ustawa przyniesie pozytywne skutki społeczne. Przy czym wskazane przez Wnioskodawców skutki odnoszą się głównie do kierowców autobusów (zlikwidowanie odpowiedzialności wykroczeniowej za naruszenie przepisów) i właścicieli tego typu pojazdów, a także sposobu eksploatacji przekładającej się na stan techniczny samych pojazdów. W DSR Wnioskodawcy nie odnieśli się do możliwych negatywnych skutków zdrowotnych i środowiskowych, które mogą być potencjalnie bardzo znaczące. Projekt dotyczy bowiem wszystkich autobusów, a nie tylko autobusów komunikacji miejskiej, które stanowią ok. 10% wszystkich autobusów, a ich wiek na tle innych użytkowanych w Polsce autobusów jest niski, tym samym w dużej części spełniają najnowsze normy emisji. Według danych GUS, w strukturze zarejestrowanych pojazdów według klasy emisji spalin wśród autobusów miejskich 73,4% stanowiły pojazdy o najwyższej kategorii Euro 5 i Euro 6.

Proponowane zmiany – jak wskazują Wnioskodawcy – wynikają z konieczności zapewnienia kierowcom możliwości przestrzegania technicznych aspektów użytkowania autobusów i zaleceń producentów tych pojazdów. Jeżeli chodzi o autobusy miejskie, które realizują istotne z perspektywy mieszkańców potrzeby związane z transportem i stanowią alternatywę dla indywidualnego transportu, regulacje te mogą ograniczać negatywny wpływ transportu samochodowego na zdrowie i środowisko. Nie budzą one tym samym większych wątpliwości i ich skutki, choć niejednoznaczne, to mogą być pozytywne. Co jednak należy podkreślić, propozycja zniesienia jakichkolwiek ograniczeń dla wszystkich autobusów może prowadzić do nadużyć i rodzić istotne negatywne skutki społeczne, zdrowotne i środowiskowe, w szczególności dla osób zamieszkujących w miastach. W tym kontekście nie jest do końca zrozumiałe, dlaczego Wnioskodawcy nie proponują żadnych rozwiązań zabezpieczających interes społeczny.

⁴² Wyniki konsultacji społecznych, https://sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/agent.xsp?symbol=KONSULTACJE_WYNIKI&NrProjektu=RPW/6630/2025.

⁴³ Pismo RD-I-1120/1051/25/MW z 6 III 2025 r.

Według Wnioskodawców „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”. Trudno jest jednak dowieść, że proponowana zmiana przepisów wpłynie pozytywnie na jakość wykonywanych przejazdów autobusowych i częstsze korzystanie z komunikacji autobusowej.

O ile w wyniku przyjęcia regulacji można się spodziewać – jak wskazują Wnioskodawcy – odciążenia funkcjonariuszy Policji lub straży miejskiej, to nie sposób w obliczu informacji KGP zakładać, że odciążą to sędziów i pracowników sądów powszechnych.

C) Konsultacje społeczne

W konsultacjach społecznych projektu wzięły udział 102 osoby⁴⁴. Wyniki konsultacji wskazują na dużą polaryzację opinii. Większość komentujących uważała, że przyjęcie ustawy jest potrzebne (37%), ale 35% wyraziła zdanie odmienne. Tak samo było w przypadku akceptacji przedstawionych w projekcie rozwiązań (48% vs. 34%).

Blisko połowa (46%) osób zgłosiła komentarze do projektu. Podkreślano w nich negatywne skutki związane ze zwiększonym zanieczyszczeniem powietrza i hałasem, a także dodatkowymi kosztami związanymi ze zwiększonym zużyciem paliwa. W konsultacjach wskazywano zrozumienie dla potrzeb związanych z obsługą autobusów. Krytykowano jednak brak jakichkolwiek ograniczeń, co może prowadzić do nadużyć. Pojawiały się również głosy o nieuzasadnionym uprzywilejowaniu autobusów, względem innych pojazdów silnikowych.

VII. Skutki gospodarcze projektowanej ustawy

Podjmując próbę analizy skutków gospodarczych przedłożonego projektu należałoby rozstrzygnąć, czy proponowana zmiana przepisów ruchu drogowego stwarza nowe uprawnienie dla kierowców autobusów, czy też jest dostosowaniem przepisów prawa do istniejącej praktyki. Z korespondencji otrzymanej przez BEOS z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji⁴⁵ wynika, że Policja „nie gromadzi informacji dotyczących ujawniania wykroczeń polegających na pozostawianiu pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym”. Trudno zatem określić, w jakiej skali zjawisko, które jest przedmiotem przedłożonej regulacji, jest problemem powszechnie występującym i wymagającym interwencji legislacyjnej. W konsekwencji, analizę skutków gospodarczych można rozpatrywać wariantowo.

W wariantcie wyjściowym należy założyć, że kierowcy autobusów co do zasady przestrzegają 1-minutowego limitu, zaś przedłożony projekt znosi to ograniczenie na terenie zabudowanym (projekt obejmuje wszystkie autobusy, bez określenia

⁴⁴ Wyniki konsultacji społecznych,

https://sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/agent.xsp?symbol=KONSULTACJE_WYNIKI&NrProjektu=RPW/6630/2025.

⁴⁵ Pismo RD-I-1120/1051/25/MW, op. cit.

jakichkolwiek ograniczeń czasowych). Jak zauważają Wnioskodawcy w uzasadnieniu projektu, zniesienie 1-minutowego ograniczenia jest niezbędne z punktu widzenia prawidłowego użytkowania pojazdów i spełnienia wymogów producentów autobusów zawartych w instrukcjach obsługi. Informacje i argumenty (co do użytkowania autobusu) zawarte w uzasadnieniu projektu potwierdza np. instrukcja obsługi autobusów z serii Solaris Urbino: „Rozbudowana elektronika pojazdu powoduje duży pobór prądu w trybie podtrzymywania lub czuwania. Dłuższy postój pojazdu z włączoną elektroniką może powodować wyczerpanie akumulatorów... Po uruchomieniu należy przez kilka minut utrzymywać silnik na wolnych obrotach... Przed wyłączeniem silnika po dłuższej jeździe, należy zawsze pozostawić go przynajmniej przez 1 min. na wolnych obrotach (zaleca się 5-6 min.).⁴⁶”

Odnosząc się zatem do analizy skutków gospodarczych projektu, zniesienie 1-minutowego ograniczenia umożliwi stosowanie prawidłowych procedur użytkowania autobusów, co z kolei powinno przyczynić się do obniżenia awaryjności autobusów, zmniejszenia kosztów napraw i likwidacji zakłóceń w świadczeniu usług przewozowych, a także wzrostu zadowolenia pasażerów z jakości i pewności świadczonych usług. Zatem w powyższym zakresie przyjęcie projektowanych przepisów stworzy pozytywne skutki gospodarcze dla przedsiębiorstw świadczących usługi drogowych przewozów pasażerskich. Jednak wyrażenie tego pozytywnego skutku w wymiarze pieniężnym byłoby bardzo trudne, gdyż wymagałoby np. oszacowania prawdopodobieństwa wystąpienia awarii autobusu w obecnym stanie prawnym i po zniesieniu ograniczeń, określenia liczby i kosztów napraw.

Z drugiej strony, zarówno w uzasadnieniu ustawy, jak i w DSR, Wnioskodawcy nie uwzględnili pewnego istotnego kosztu projektowanych zmian. Dzięki zmianie przepisów kierowcy autobusów zyskają możliwość pozostawienia włączonego silnika na postoju na okres dłuższy niż 1 minuta. Silniki autobusów będą zatem zużywały paliwo na biegu jałowym (ustawa nie ustala żadnych ram czasowych) nie wykonując pracy przewozowej – zarówno przed rozpoczęciem jazdy, jak i po jej zakończeniu. Stanie się to ewidentnym kosztem dla przedsiębiorstw przewozowych (obecnie zużywają „beziproduktywnie” paliwo jedynie przez 1 minutę). Fakt ten poruszono także w kilku opiniach w ramach konsultacji społecznych projektu⁴⁷.

Przyjmując, że:

- najpopularniejsze paliwo autobusów to olej napędowy (zob. pkt VI), a zużycie paliwa przez autobus na biegu jałowym to średnio 1 l/h⁴⁸,
- praca miejskiego autobusu (duże miasto) – 18 godzin dziennie,
- kierowcy stosują się do instrukcji obsługi (max. 5 minut)⁴⁹, czyli pozostawiają włączony silnik o 4 minuty dłużej niż to ma miejsce obecnie,

⁴⁶ Instrukcja obsługi Solaris Urbino, s. 124-125 oraz s.131, <https://spad.szczecin.pl/Instrukcje/Instrukcja%20kierowcy%20nU12-18.pdf>.

⁴⁷ ID ankiety: 143991, 79096, 144208 i 144036.

⁴⁸ Za „Spalanie paliwa na postojach? Sprawdź, ile przepalasz nieefektywnie”, <https://www.flotman.pl/blog/spalanie-paliwa-na-postojach-sprawdz-ile-przepalasz-nieefektywnie>.

⁴⁹ Przyjęto na podstawie instrukcji obsługi autobusów cytowanych w uzasadnieniu projektu.

- w każdej godzinie pracy następuje jeden rozruch i jedno wyłączenie silnika – łącznie 8 min./h, czyli 144 minuty dziennie.

Biorąc pod uwagę powyższe założenia, w ciągu 8 minut pracy na biegu jałowym autobus zużyje 0,13 l oleju napędowego, zaś w ciągu całego dnia pracy 2,4 l oleju napędowego. Przy cenie diesla na poziomie 6,16 zł/l⁵⁰ skorzystanie ze zgodnej z instrukcją możliwości przygotowania autobusu do jazdy oraz jej zakończenia kosztowałoby przedsiębiorcę dodatkowo 14,78 zł dziennie na jeden autobus. Wydatek ten będzie najprawdopodobniej nieistotny w przypadku przedsiębiorstw posiadających kilka pojazdów i świadczących przewozy okazjonalne, może być natomiast bardziej odczuwalny dla dużych przewoźników – np. w Warszawie w 2024 r. eksploatowanych było 1062 konwencjonalnych autobusów z silnikiem diesla⁵¹ (dzienny koszt dla tego taboru wyniósłby teoretycznie 15,7 tys. zł dziennie). Z drugiej strony, koszt ten można by uznać za niewygórowany, jeśli uwzględnić fakt, iż warszawskie autobusy przewożą średnio 1,2 mln pasażerów dziennie (447,1 mln rocznie)⁵².

Oszacowanie skutków gospodarczych dla całej gospodarki może być jednak obarczone dużym błędem. Inna jest specyfika pracy autobusów miejskich, a inna międzymiastowych – różny jest dzienny czas pracy, liczba cykli uruchamiania i wyłączania silnika na postoju, warunki ruchu na drodze/ulicy. Dodatkowo różne są stosowane paliwa, wielkość autobusów i pojemność/moc stosowanych silników. Stąd też powyższe szacunki należy traktować jako hipotetyczne i pogładowe.

Oceniając skutki gospodarcze przedłożonego projektu można rozważyć również inny wariant, w którym ustawowa reguła dopuszczalnego 1-minutowego postoju nie jest powszechnie przestrzegana. Przygotowując niniejszą ocenę skonsultowano problematykę będącą przedmiotem przedłożonego projektu z Izłą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej oraz z kilkoma przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej⁵³. Z uzyskanych informacji wynika, że wszystkie konsultowane przedsiębiorstwa potwierdziły występowanie konfliktu pomiędzy kierowcami autobusów uruchamiającymi silniki na przystankach końcowych a mieszkańcami pobliskich zabudowań. Mieszkańcy, którym przeszkadzają włączone silniki autobusów, wysyłają skargi, wzywają Straż Miejską lub Policję, przy czym interwencje służb zazwyczaj kończą się pouczeniem kierowcy, a ukaranie mandatem karnym jest sporadyczne. Jednak sygnały o częstym występowaniu tego konfliktu mogą prowadzić do tezy, że utrzymywanie włączonych silników autobusów na postoju, przez okres dłuższy niż 1 minuta, nie jest zjawiskiem odosobnionym.

Informacje otrzymane od konsultowanych przedsiębiorstw wskazują, że najistotniejszym powodem utrzymywania włączonych silników, przez okres dłuższy niż 1 minuta, jest powszechny w miejskich autobusach system informacji

⁵⁰ Średnia cena w dniu 20 III 2025 r., <https://www.reflex.com.pl/ceny-detaliczne-polska>.

⁵¹ Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, Raport 2024, s. 70, https://www.ztm.waw.pl/wp-content/uploads/2025/03/raport_ZTM_2024.pdf.

⁵² Ibidem, s. 16.

⁵³ Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Lublinie sp. z o.o., Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Poznań sp. z o.o., a także z niektórymi firmami obsługującymi autobusowy miejski transport publiczny w Poznaniu: Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe KOMBUS sp. z o.o., Zakład Komunalny w Kleszczewie Sp. z o.o., Zakład Usług Komunalnych sp. z o.o. w Rostworowie.

pasażerskiej. Systemy te pobierają tak dużą ilość prądu, że pozostawienie ich na zasilaniu wyłącznie akumulatorowym może skutkować niemożliwością uruchomienia silnika autobusu. Co więcej, okres 1 minuty jest zazwyczaj zbyt krótki do pełnego uruchomienia systemu i, jak to np. ma miejsce w Warszawie, wyruszenie autobusu na trasę z nie w pełni uruchomionym systemem może narazić kierowcę na konsekwencje służbowe⁵⁴. Nie bez znaczenia są też standardy jakości świadczenia usług, które muszą spełniać kierowcy – ogrzania, schłodzenia czy oświetlenia wnętrza pojazdu na postoju nie da przeprowadzić się bez włączenia silnika. Pozostają również kwestie (poruszone także w uzasadnieniu projektu) specyfiki wymagań użytkowania układów napędowych, uzupełnienia ubytków ciśnienia w tzw. pneumatyce czy działania urządzeń kontroli trzeźwości kierowcy.

Reasumując, jeśli przyjmiemy, że pozostawianie włączonego silnika przez okres dłuższy niż 1 minuta jest jednak zjawiskiem dość powszechnym, to będzie to oznaczać, że koszty tego typu zachowania są już obecnie „wliczone” w funkcjonowanie przedsiębiorstw autobusowych. Przyjęcie przedłożonego projektu niejako usankcjonuje praktykę, a skutki gospodarcze (koszty i korzyści) będzie można odnieść jedynie do grupy przedsiębiorstw, które ściśle stosują się do aktualnie obowiązujących przepisów ustawy o limicie 1-minutowym. W efekcie skutki gospodarcze przedłożonego projektu będą najprawdopodobniej mniejsze niż by to wynikało z omówionego na początku wariantu wyjściowego.

VIII. Skutki projektowanej ustawy dla sektora finansów publicznych

W opinii Wnioskodawców projekt nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa ani jednostek samorządu terytorialnego (dalej: JST). W związku z powyższym Wnioskodawcy nie przedstawili żadnych szacunków kosztów wejścia w życie proponowanych przepisów ani nie wskazali źródeł finansowania projektowanych przepisów.

Wpływ projektu na sektor finansów publicznych (dalej: SFP) może się wiązać z dłuższym postojem autobusów w terenie zabudowanym w konsekwencji zniesienia ograniczenia pozostawiania pracującego silnika autobusu podczas postoju na obszarze zabudowanym powyżej 1 minuty. W efekcie tego może wzrosnąć zużycie paliwa, co przełoży się na wyższe koszty eksploatacji autobusów wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych w transporcie zbiorowym i wzrost kosztów dla SFP. Należy zauważyć, że koszty te realnie będą miały miejsce tylko w przypadku, gdyby obecnie obowiązujące przepisy odnośnie do długości postoju autobusów były respektowane. Brak jest jednak podstaw do przyjęcia, iż przepisy te faktyczne są przestrzegane. Taką podstawą mogłyby być informacje o liczbie i wartości mandatów karnych nakładanych przez Policję za łamanie ograniczenia czasu postoju autobusów na obszarze zabudowanym. Jednakże zgodnie z informacją otrzymaną z KGP dane tego typu nie są gromadzone⁵⁵. Zatem oparcie analizy

⁵⁴ Na podstawie rozmowy telefonicznej z Działem Nadzoru nad Przewozami ZTM w Warszawie.

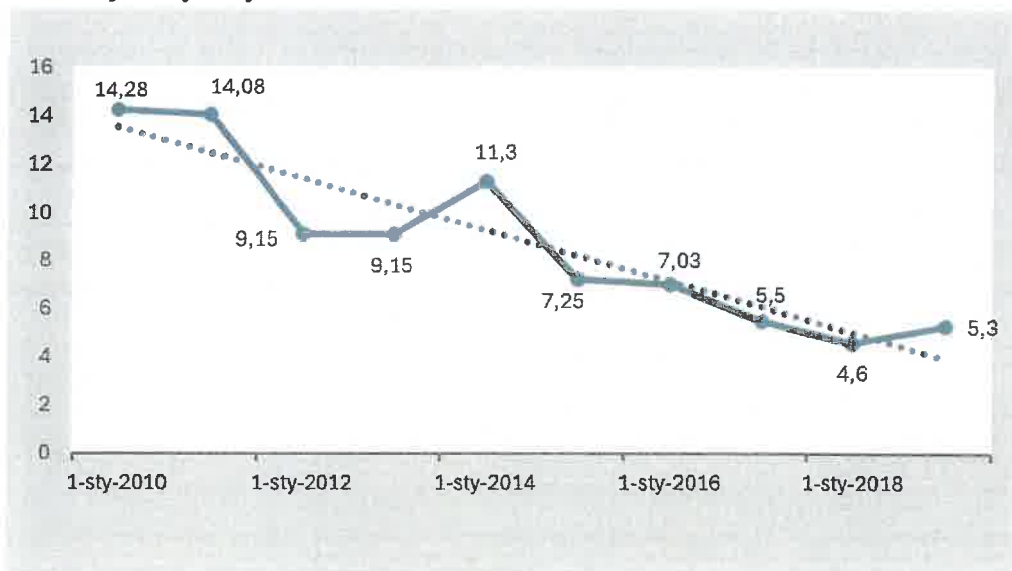
⁵⁵ Pismo RD-I-1120/1051/25/MW, op. cit.

kosztów o wartość mandatów karnych nie jest możliwe, a założenie odnośnie do przestrzegania przepisów dotychczas obowiązujących jest hipotetyczne.

W konsekwencji powyższego jako warunek wyjściowy analizy wpływu projektu na SFP należy przyjąć zwiększenie zużycia paliwa przez autobusy podczas postoju na obszarze zabudowanym.

Przeprowadzenie analizy wpływu na SFP w przypadku opiniowanego projektu wymaga dostępu do szeregu szczegółowych danych. Jedną z takich danych jest informacja o formie własności przedsiębiorstw. Można założyć, że w przypadku przedsiębiorstw komunikacji autobusowej, będących samorządowymi zakładami budżetowymi, koszty wynikające z większego zużycia paliwa w wyniku dłuższego okresu pracy silnika w czasie postoju obciążą bezpośrednio te przedsiębiorstwa, a pośrednio JST, w imieniu których działają. W przypadku przedsiębiorstw zewnętrznych świadczących usługi przewozu pasażerskiego na podstawie stosownych umów z JST sytuacja może wyglądać inaczej w zależności od postanowień umów na świadczenie usług w ramach realizacji transportu zbiorowego. Ma to znaczenie ze względu na fakt, iż liczba przedsiębiorstw będących zakładami budżetowymi od wielu lat systematycznie maleje (zob. wykres 1). W 2019 r. według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej stanowiła jedynie 5,3% ogółu operatorów komunikacji miejskiej. Stąd należałoby przyjąć uproszczone założenie, że przewoźnicy zewnętrzni świadczą usługi na tych samych zasadach co przewoźnicy będący zakładami budżetowymi. Tym samym koszty wynikające z większego zużycia paliwa także obciążałoby JST.

Wykres 1. Procentowy udział zakładów budżetowych w ogólnej liczbie operatorów w komunikacji miejskiej

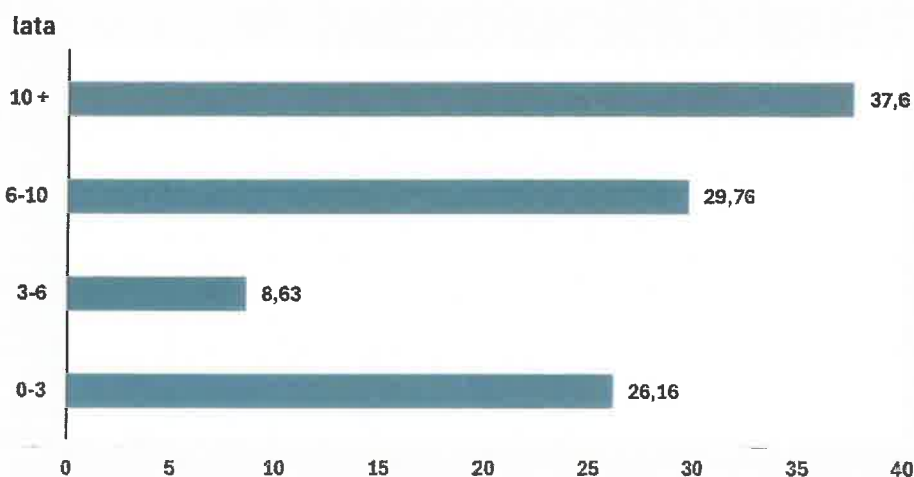


Źródło: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

Kolejnym czynnikiem wpływającym na analizę wpływu projektu na SFP jest wiek autobusów komunikacji miejskiej znajdujących się w eksploatacji. W 2019 r. wiek większości autobusów znajdujących się w eksploatacji przekraczał 6 lat (zob.

wykres 2). Na potrzeby analizy przyjęto założenie o niezależnym od wieku pojazdu poziomie spalania paliwa.

Wykres 2. Struktura wiekowa autobusów komunikacji miejskiej w Polsce w % w 2019 r.



Źródło: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

Innym istotnym elementem jest też charakterystyka taboru autobusowego odnośnie do rodzaju napędu, zużycia paliwa itd., przy czym dane te nie zawierają kluczowej z punktu widzenia powyższej analizy informacji o zużyciu paliwa podczas postoju autobusu. Z braku stosownych danych pominięto ten element w analizie.

Należy także założyć, iż w wyniku wprowadzenia w życie proponowanych przepisów czas postoju autobusu przy pracującym silniku ulegnie wydłużeniu przy założeniu, że obecnie obowiązujące ograniczenie, co do czasu postoju autobusów jest powszechnie stosowane. Oznacza to większe zużycie paliwa, a w konsekwencji wyższe koszty prowadzenia transportu zbiorowego.

Należy zauważyć, że najważniejszym kosztem, który występuje w każdej firmie transportowej, w tym także w pasażerskich przewozach autobusowych, jest koszt paliwa. Paliwa, które głównie wykorzystuje się do napędzania autobusów miejskich, to olej napędowy (ON), sprężony gaz ziemny (CNG) oraz gaz w postaci ciekłej (LNG). Nowoczesne autobusy coraz częściej zasilane są też energią elektryczną. Przyjęto uproszczenie, że paliwem stosowanym powszechnie jest ON. Jego cena zależy głównie od ceny baryłki ropy naftowej na giełdach światowych. Kolejnymi czynnikami wpływającymi na cenę jest kurs dolara oraz popyt na paliwo w danym okresie. Cena paliwa może różnić się od siebie w zależności od regionu kraju. Stąd dla celów prowadzonej analizy przyjęto kolejne uproszczenie przyjmując średnią cenę oleju napędowego w kraju wg ceny obowiązującej w dniu 18 marca 2025 r. – 6,13 zł⁵⁶.

Zużycie paliwa przez poszczególne autobusy jest różne ze względu na ich wiek, wielkość oraz spełnienie normy emisji spalin, a to wpływa bezpośrednio na

⁵⁶ <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>.

koszty. Ze względu na brak szczegółowych danych w tym zakresie przyjęto założenie, iż spalanie oleju napędowego na postoju stanowi górną granicę wartości spalania paliwa przez samochód na postoju ⁵⁷, czyli 1litr ON/godzinę.

Podsumowując, dla zobrazowania wpływu jaki projekt może mieć na SFP przyjęto, że:

- wszystkie autobusy charakteryzują się takimi samymi parametrami eksploatacyjnymi, co w praktyce odnosi się do zasilania olejem napędowym oraz tej samej wielkości spalania paliwa w czasie postoju;
- przyjęto wariantowo czas postoju na obszarze zabudowanym;
- przyjęto przeciętnie 18 postojów w ciągu doby dla jednego autobusu;
- liczbę autobusów przeznaczonych do obsługi komunikacji miejskiej według stanu inwentarzowego na koniec 2023 r. w Polsce – 12 466⁵⁸.

Do obliczeń kosztów przyjęto założenie wariantowe długości postoju autobusu w obszarze zabudowanym przekraczającej 1 minutę dozwoloną w obowiązujących obecnie przepisach stopniowo o kolejną minutę aż do maksymalnie 10 minut. Jako wariant najbardziej prawdopodobny długości czasu postoju uznano postój 3-5 minut zgodny z wymienionymi w Uzasadnieniu do projektowanej ustawy instrukcjami obsługi poszczególnych typów autobusów. Oznacza to postój w granicach 2-4 minut ponad dozwoloną obecnie 1 minutę.

Ponadto przyjęto, że zwiększone zużycie paliwa będzie skutkowało dodatkowymi wpływami podatkowymi uwzględniając poziom obciążeń podatkowych w cenie ON równy 53,8% ⁵⁹.

⁵⁷ <https://www.flotman.pl/blog/spalanie-paliwa-na-postojach-sprawdz-ile-przepalasz-nieefektywnie/>.

⁵⁸ Zob. Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica>.

⁵⁹ https://www.podatki.biz/artykuly/20_6.htm.

Tabela 1. Koszty i korzyści dla SFP

czas postoju powyżej 1 minuty w minutach	zużycie paliwa (w miliilitrach)	koszt w zł (cena ON/l * zużycie)	koszt ogółem (liczba autobusów* koszt) w zł	wzrost wydatków z tytułu zwiększonego zużycia paliwa (koszt ogółem * liczba dni* 18 postojów na dobę) (w zł)	wzrost dochodów podatkowych z tytułu zwiększonego zużycia paliwa (obciążenia podatkowe w cenie ON - 53,8%) (w zł)
1	0,01666	0,102	1 273	8 364 268	4 499 976
2	0,03332	0,204	2 546	16 728 537	8 999 953
3	0,04998	0,306	3 819	25 092 805	13 499 929
4	0,06664	0,409	5 092	33 457 074	17 999 906
5	0,08330	0,511	6 366	41 821 342	22 499 882
6	0,09996	0,613	7 639	50 185 611	26 999 859
7	0,11662	0,715	8 912	58 549 879	31 499 835
8	0,13328	0,817	10 185	66 914 148	35 999 811
9	0,14994	0,919	11 458	75 278 416	40 499 788
10	0,16660	1,021	12 731	83 642 685	44 999 764

Źródło: Obliczenia własne

Przeprowadzona analiza wskazuje, że projekt generalnie może przyczynić się do większego obciążenia JST kosztami świadczenia transportu zbiorowego oraz przysporzyć dodatkowych wpływów podatkowych budżetowi państwa. Niemniej jednak z uwagi na fakt, że analiza została przeprowadzona na podstawie wielu założeń upraszczających, to przedstawionych wielkości nie należy traktować jako miary rzeczywistych skutków finansowych, a jedynie jako wartości szacunkowe.

W trakcie konsultacji społecznych do projektowanej ustawy nie odniesiono się do problematyki kosztów dla SFP, a publikowane opinie sugerowały niewłaściwe zrozumienie tematu ⁶⁰.

IX. Inne skutki projektowanej ustawy

Nie zidentyfikowano innych skutków wejścia w życie projektowanej ustawy.

X. Zmiana obciążeń administracyjnych

Wejście w życie projektowanej ustawy nie powinno wiązać się z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi dla społeczeństwa, podmiotów gospodarczych oraz sektora finansów publicznych.

⁶⁰ ID ankiety: 144209 i 96251.

XI. Konkluzje

1. Skutki prawne: Proponowaną zmianę trudno jednoznacznie ocenić z prawnego punktu widzenia. Za jej wprowadzeniem zdają się przemawiać normy techniczne dotyczące pracy silników wysokoprężnych i eksploatacji autobusów. Jednocześnie przeciwko tej zmianie przemawiają istotne względy społeczne, w tym konieczność ochrony przed nadmiernym hałasem drogowym, zapewnienie spokoju mieszkańcom obszarów zurbanizowanych oraz redukcja emisji szkodliwych substancji generowanych przez pojazdy spalinowe.

Kluczową kwestią pozostaje ustalenie, czy w świetle celu oraz treści Prawa o ruchu drogowym możliwe jest sformułowanie kryterium uzasadniającego zróżnicowane traktowanie adresatów normy określonej w art. 60 ust. 2 pkt 3 tej ustawy w odniesieniu do autobusów w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, czyli wszystkich pojazdów samochodowych skonstruowanych do przewozu więcej niż 9 osób, łącznie z kierowcą. W przypadku ustalenia podstawy do zróżnicowania sytuacji prawnej adresatów wskazanej normy konieczne będzie następnie dokonanie wyważenia wartości pozostających w kolizji z uwzględnieniem zasady proporcjonalności. Z jednej strony są normy techniczne, które przemawiają za wprowadzeniem wyjątku, którego dotyczy propozycja zmiany prawa. Z drugiej strony są istotne względy społeczne, takie jak ochrona przed nadmiernym hałasem na drogach, zapewnienie spokoju mieszkańcom terenów zabudowanych oraz ograniczenie emisji substancji szkodliwych generowanych przez pojazdy spalinowe.

Należy zaznaczyć, że zakaz określony w art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym odnosi się wyłącznie do dróg publicznych oraz dróg zlokalizowanych w strefach zamieszkania i strefach ruchu, wyznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi. Nie obejmuje on natomiast dróg wewnętrznych, takich jak parkingi, place manewrowe czy prywatne drogi należące do przedsiębiorców, o ile nie znajdują się one w wyznaczonych strefach zamieszkania lub strefach ruchu.

2. Skutki społeczne: Należy się spodziewać, że proponowana regulacja będzie powodowała negatywne skutki społeczne – zwiększy ryzyko związane z narażeniem na zanieczyszczenie powietrza oraz hałas, co w dalszej perspektywie może przełożyć się na gorszy stan zdrowia społeczeństwa i stan środowiska.

3. Skutki gospodarcze: Przedłożony projekt może przynieść przedsiębiorstwom autobusowego transportu pasażerskiego zarówno korzyści (mniejsza awaryjność taboru i niższe koszty napraw, zadowolenie pasażerów z jakości i pewności usług przewozowych), jak również koszty (zwiększone zużycie paliwa na postojach). Wynikające z projektu koszty związane ze zużyciem paliwa będą w praktyce prawdopodobnie dużo niższe ze względu na fakt, iż nie wszyscy kierowcy (przedsiębiorcy) ściśle przestrzegają 1-minutowego ograniczenia pracy silnika na postoju i koszty paliwa zużywanego podczas pracy silników na biegu jałowym są już uwzględnione w kosztach działalności.

4. Skutki finansowe: Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że pewnym rezultatem projektu może być określony wzrost wydatków budżetowych oraz dochodów podatkowych w obszarze sektora finansów publicznych. Skala tego wpływu będzie w dużej mierze uzależniona od tego, w jakim stopniu w konsekwencji proponowanych regulacji wzrośnie zużycie paliwa w ramach świadczenia usług transportu zbiorowego.

5. Rozwiązania zagraniczne: W państwach członkowskich OECD i UE regulacje dotyczące pracy silnika w czasie postoju pojazdów są zróżnicowane. W większości analizowanych państw (Kanada, Szwecja, Finlandia) określono dopuszczalne czasowe limity pracy silnika na biegu jałowym (wahające się zazwyczaj od jednej do kilkunastu minut). Ponadto niektóre rozwiązania przyjęte w kilku miastach w USA dopuszczają, aby czas pracy silnika na biegu jałowym nie podlegał żadnym ograniczeniom, jednak jest to dopuszczone tylko w przypadku zaistnienia konkretnych okoliczności – jeśli temperatura otoczenia spada poniżej określonej wartości.

Autorzy:

Marcin Fryżlewicz, ekspert ds. legislacji (pkt I-III)

Angelina Tazuszel, specjalistka w Wydziale Oceny Skutków Regulacji (pkt IV, XI.5)

dr hab. Tomasz Długosz, ekspert ds. legislacji, (pkt V, X, XI.1)

dr hab. Wojciech Zgliczyński, specjalista ds. społecznych (pkt. VI, X, XI.2)

Jacek Krzak, specjalista ds. systemu gospodarczego (pkt. VII, X, XI.3)

Krzysztof Wołowicz, specjalista ds. finansów publicznych (pkt. VIII, X, XI.4)

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/