



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Druk nr 2994

Warszawa, 16 marca 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Stanisława Żmijana.

(-) Tadeusz Arkit; (-) Jacek Brzezinka; (-) Beata Bublewicz; (-) Zenon Durka; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Magdalena Gąsior-Marek; (-) Mariusz Grad; (-) Stanisław Huskowski; (-) Michał Jaros; (-) Małgorzata Kidawa-Błońska; (-) Józef Piotr Klim; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Marek Krzakała; (-) Jan Kulas; (-) Tomasz Kulesza; (-) Tomasz Lenz; (-) Izabela Leszczyna; (-) Antoni Mężydło; (-) Aldona Młyńczak; (-) Sławomir Neumann; (-) Zbigniew Pacelt; (-) Sławomir Preiss; (-) Grzegorz Raniewicz; (-) Jan Rzymelka; (-) Grzegorz Schetyńska; (-) Henryk Siedlaczek; (-) Jarosław Stolarczyk; (-) Miron Sycz; (-) Michał Szczerba; (-) Piotr Waśko; (-) Stanisław Żmijan.

USTAWA
z dnia 2010 r.
o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.¹⁾) po art. 50a dodaje się art. 50b w brzmieniu:

„**Art. 50b.** Do zadań Inspekcji należy również konserwacja, naprawa i bieżące utrzymanie urządzeń technicznych do ważenia pojazdów.”

Art. 2. 1. W terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy wojewodowie przekazą a Główny Inspektor Transportu Drogowego przejmie, stanowiące w dniu wejścia w życie ustawy własność wojewodów, urządzenia techniczne do ważenia pojazdów.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego nabywa z dniem wejścia w życie ustawy, z mocy prawa, własność urządzeń, o których mowa w ust. 1.

3. Przekazanie urządzeń, o których mowa w ust. 1, nastąpi w drodze protokołów zdawczo-odbiorczych.

Art. 3 Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817.

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt dokonuje zmiany w zakresie właściciela sześciu stacjonarnych urządzeń technicznych do ważenia pojazdów. W chwili obecnej urządzenia te są własnością wojewodów. Projekt przewiduje przejęcie tych urządzeń przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Intencją niniejszej zmiany jest zapewnienie organom Inspekcji Transportu Drogowego możliwości podejmowania działań zmierzających do należytego utrzymania i serwisowania stacjonarnych urządzeń technicznych do ważenia pojazdów. W obecnym stanie prawnym Inspekcja Transportu Drogowego jest jedyną instytucją przeprowadzającą kontrole dopuszczalnej masy całkowitej i nacisków osi pojazdów, którymi wykonywane są przewozy drogowe na terenie całego kraju. Użytkowanie wag stacjonarnych – jako jedynych skutecznych urządzeń, zdolnych do tzw. „preselekcji”, czyli wcześniejszego typowania pojazdów przeciążonych - jest niezwykle utrudnione bowiem znajdujące się formalnie we władaniu wojewodów urządzenia techniczne w praktyce w zdecydowanej większości nie działają (na sześć wspomnianych w chwili obecnej sprawne są jedynie dwie wagi).

Wydzielenie samych urządzeń ze stacji do ważenia pojazdów (pozostających z kolei w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) w sferze prawa własności i ich przekazanie na własność wojewodom (na mocy art. 108 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) w praktyce okazało się niecelowe. Obecny stan prawny utrudnia, a nawet uniemożliwia zarządcy drogi wypełnienie obowiązku utrzymania miejsc do ważenia pojazdów, pomimo że to on jest beneficjentem procesu ważenia (kary nakładane przez Inspekcję Transportu Drogowego zasilają konto zarządcy drogi), zaś Inspekcji Transportu Drogowego właściwą egzekucję przepisów mających na celu przeciwdziałanie dewastacji dróg publicznych. Jednocześnie dotychczasowe doświadczenia pozwalają na postawienie tezy, że wojewodowie nie są w stanie wygospodarować w swoich budżetach środków na remonty i bieżące utrzymanie wag stacjonarnych.

Przedłożony projekt usuwa wspomniane mankamenty i przekazuje wagi Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego jako organowi nadzorowanemu przez Ministra Infrastruktury, podobnie jak Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, co pozwoli na wyasygnowanie środków na przywrócenie sprawności i pokrycie kosztów bieżącej eksploatacji stacji ważenia pojazdów.

Ocena Skutków Regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Regulacja oddziaływać będzie na Głównego Inspektora Transportu Drogowego, który będzie podmiotem przejmującym urządzenia techniczne do ważenia pojazdów oraz na wojewodów, którzy przekażą przedmiotowe urządzenia.

2. Konsultacje społeczne

Nie przewiduje się konsultacji społecznych w zakresie projektowanej ustawy, ponieważ dotyczy ona wyłącznie Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz wojewodów. Rozporządzenie nie nakłada obowiązków, ani nie daje uprawnień partnerom społecznym.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana regulacja spowoduje konieczność zmiany źródeł finansowania kosztów utrzymania urządzeń technicznych do ważenia pojazdów, poprzez przesunięcie dotychczasowych środków przewidzianych na ten cel z budżetów poszczególnych wojewodów do budżetu Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Należy zauważyć, że w roku bieżącym żaden z wojewodów nie przeznaczył środków na ten cel w swoim budżecie – koszty napraw, legalizacji i bieżącej eksploatacji ponosiły wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego, w miarę swoich możliwości (np. Łódź ok. 5000zł, Poznań 17.000 zł, Opole – 26.000 zł). W efekcie jednak dwie wagi znajdujące się na terenie działania WITD w Warszawie (miejscowości Niepiekła i Adamowice) nie działają, bowiem ani w budżecie wojewody ani wojewódzkiego inspektoratu brak jest środków na ten cel.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność i przedsiębiorczość oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

Warszawa, 29 marca 2010 r.

BAS – WAPeIM – 496/10

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu
ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2009 r., Nr 5, poz. 47 oraz Nr 81, poz. 998) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy zakłada dodanie w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 125, poz. 874, ze zm.) art. 50b, zgodnie z którym do zadań Inspekcji Transportu Drogowego należeć będzie również konserwacja, naprawa i bieżące utrzymanie urządzeń technicznych do ważenia pojazdów.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje zagadnienia objętego proponowaną ustawą.

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

Projekt ustawy nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

4. Konkluzje

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 29 marca 2010 r.

BAS – WAL – 497/10

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu

Projekt ustawy zakłada dodanie w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 125, poz. 874, ze zm.) art. 50b, zgodnie z którym do zadań Inspekcji Transportu Drogowego należeć będzie również konserwacja, naprawa i bieżące utrzymanie urządzeń technicznych do ważenia pojazdów.

Materia objęta projektem ustawy nie jest regulowana przez prawo Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

VI kadencja

Reprezentant wnioskodawców

Posel Stanisław Żmijan

Warszawa, 28 kwietnia 2010 r.

Pan

Stefan Niesiołowski

Wicemarszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 8 kwietnia 2010r. o sygnaturze GMS-WP-03-42/10 przesyłam w załączeniu uzupełnione uzasadnienie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Z poważaniem,

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt dokonuje zmiany w zakresie właściciela sześciu stacjonarnych urządzeń technicznych do ważenia pojazdów. W chwili obecnej urządzenia te są własnością wojewodów. Projekt przewiduje przejęcie tych urządzeń przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Intencją niniejszej zmiany jest zapewnienie organom Inspekcji Transportu Drogowego możliwości podejmowania działań zmierzających do należytego utrzymania i serwisowania stacjonarnych urządzeń technicznych do ważenia pojazdów. W obecnym stanie prawnym Inspekcja Transportu Drogowego jest jedyną instytucją przeprowadzającą kontrole dopuszczalnej masy całkowitej i nacisków osi pojazdów, którymi wykonywane są przewozy drogowe na terenie całego kraju. Użytkowanie wag stacjonarnych – jako jedynych skutecznych urządzeń, zdolnych do tzw. „preselekcji”, czyli wcześniejszego typowania pojazdów przeciążonych - jest niezwykle utrudnione bowiem znajdujące się formalnie we władaniu wojewodów urządzenia techniczne w praktyce w zdecydowanej większości nie działają (na sześć wspomnianych w chwili obecnej sprawne są jedynie dwie wagi).

Wydzielenie samych urządzeń ze stacji do ważenia pojazdów (pozostających z kolei w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) w sferze prawa własności i ich przekazanie na własność wojewodom (na mocy art. 108 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) w praktyce okazało się niecelowe. Obecny stan prawny utrudnia, a nawet uniemożliwia zarządcy drogi wypełnienie obowiązku utrzymania miejsc do ważenia pojazdów, pomimo że to on jest beneficjentem procesu ważenia (kary nakładane przez Inspekcję Transportu Drogowego zasilają konto zarządcy drogi), zaś Inspekcji Transportu Drogowego właściwą egzekucję przepisów mających na celu przeciwdziałanie dewastacji dróg publicznych. Jednocześnie dotychczasowe doświadczenia pozwalają na postawienie tezy, że wojewodowie nie są w stanie wygospodarować w swoich budżetach środków na remonty i bieżące utrzymanie wag stacjonarnych.

Przedłożony projekt usuwa wspomniane mankamenty i przekazuje wagi Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego jako organowi nadzorowanemu przez Ministra Infrastruktury, podobnie jak Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, co pozwoli na wyasygnowanie środków na przywrócenie sprawności i pokrycie kosztów bieżącej eksploatacji stacji ważenia pojazdów.

Projektowana ustawa nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Regulacja oddziaływać będzie na Głównego Inspektora Transportu Drogowego, który będzie podmiotem przejmującym urządzenia techniczne do ważenia pojazdów oraz na wojewodów, którzy przekażą przedmiotowe urządzenia.

2. Konsultacje społeczne

Nie przewiduje się konsultacji społecznych w zakresie projektowanej ustawy, ponieważ dotyczy ona wyłącznie Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz wojewodów. Rozporządzenie nie nakłada obowiązków, ani nie daje uprawnień partnerom społecznym.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana regulacja spowoduje konieczność zmiany źródeł finansowania kosztów utrzymania urządzeń technicznych do ważenia pojazdów, poprzez przesunięcie dotychczasowych środków przewidzianych na ten cel z budżetów poszczególnych wojewodów do budżetu Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Należy zauważyć, że w roku bieżącym żaden z wojewodów nie przeznaczył środków na ten cel w swoim budżecie – koszty napraw, legalizacji i bieżącej eksploatacji ponosiły wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego, w miarę swoich możliwości (np. Łódź ok. 5000zł, Poznań 17.000 zł, Opole – 26.000 zł). W efekcie jednak dwie wagi znajdujące się na terenie działania WITD w Warszawie (miejscowości Niepiekła i Adamowice) nie działają, bowiem ani w budżecie wojewody ani wojewódzkiego inspektoratu brak jest środków na ten cel.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność i przedsiębiorczość oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.