

Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60**U S T A W A**

z dnia 21 marca 1985 r.

o drogach publicznych¹⁾**Rozdział 1****Przepisy ogólne**

Art. 1. Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Art. 2. 1. Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie:

- 1) drogi krajowe;
- 2) drogi wojewódzkie;
- 3) drogi powiatowe;
- 4) drogi gminne.

2. Ulice leżące w ciągu dróg wymienionych w ust. 1 należą do tej samej kategorii co te drogi.

3. Drogi publiczne ze względów funkcjonalno-technicznych dzielą się na klasy określone w warunkach technicznych, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, 961 i 1165), jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Art. 2a. 1. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa.

¹⁾ Przepisy niniejszej ustawy wdrażają w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124). Dane dotyczące ogłoszenia niniejszego aktu prawa Unii Europejskiej dotyczą jego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

2. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Art. 3. Drogi publiczne ze względu na ich dostępność dzielą się na:

- 1) drogi ogólnodostępne;
- 2) drogi o ograniczonej dostępności, w tym autostrady i drogi ekspresowe.

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) pas drogowy – wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą;
- 2) droga – budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym;
- 3) ulica – drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe;
- 4) torowisko tramwajowe – część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy;
- 5) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów;
- 6) chodnik – część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych;
- 7) korona drogi – jezdnie z pobocznymi, pasami awaryjnego postoju lub pasami przeznaczonymi do ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych – również z pasem dzielącym jezdnie;
- 8) zjazd – połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- 9) skrzyżowanie dróg publicznych:
 - a) jednopoziomowe – przecięcie się lub połączenie dróg publicznych na jednym poziomie,

- b) wielopoziomowe – krzyżowanie się lub połączenie dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy);
- 10) droga ekspresowa – drogę przeznaczoną wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych:
- a) wyposażoną w jedną lub dwie jezdnie,
 - b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi;
- 11) autostrada – drogę przeznaczoną wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych:
- a) wyposażoną przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie,
 - b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady;
- 11a) droga rowerowa – drogę przeznaczoną do ruchu rowerów albo rowerów i pieszych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem;
- 12) drogowy obiekt inżynierski – obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcję oporową;
- 13) obiekt mostowy – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakadę, kładkę;
- 14) tunel – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji przez przeszkodę terenową lub pod nią, w tym przejście podziemne;

- 15) przepust – budowlę o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczoną do przeprowadzenia cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi;
- 15a) kanał technologiczny – ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji:
 - a) urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
 - b) linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii elektroenergetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
- 16) konstrukcja oporowa – budowlę przeznaczoną do utrzymywania w stanie stateczności nasypu lub wykopu;
- 17) budowa drogi – wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowę i rozbudowę;
- 18) przebudowa drogi – wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego;
- 19) remont drogi – wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym;
- 20) utrzymanie drogi – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej;
- 21) ochrona drogi – działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi, ograniczenia jej funkcji, niewłaściwego jej użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu;
- 22) zieleń przydrożna – roślinność umieszczoną w pasie drogowym, mającą na celu w szczególności ochronę użytkowników drogi przed oślepieniem przez pojazdy nadjeżdżające z kierunku przeciwnego, ochronę drogi przed zawiewaniem i zaśniewaniem, ochronę przyległego terenu przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby;

- 23) reklama – umieszczone w polu widzenia użytkownika drogi tablica reklamowa lub urządzenie reklamowe w rozumieniu art. 2 pkt 16b i 16c ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778, 904 i 961), a także każdy inny nośnik informacji wizualnej, wraz z jej elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, niebędący znakiem drogowym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾), ustawionym przez gminę znakiem informującym o obiektach zlokalizowanych przy drodze, w tym obiektach użyteczności publicznej, znakiem informującym o formie ochrony zabytków lub tablicą informacyjną o nazwie formy ochrony przyrody w rozumieniu art. 115 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, 1688 i 1936 oraz z 2016 r. poz. 422);
- 24) dostępność drogi – cechę charakteryzującą gęstość połączeń danej drogi z innymi drogami przez skrzyżowania dróg oraz zakres dostępu do drogi przez zjazdy;
- 25) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 35a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 26) transeuropejska sieć drogowa – sieć drogową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1);
- 27) służby ratownicze – jednostki ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 191, 298 i 904) oraz zespoły ratownictwa medycznego

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 266 i 352.

- w rozumieniu ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 757, z późn. zm.³⁾);
- 28) ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego – strategiczną analizę wpływu wariantów planowanej drogi na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w sieci dróg publicznych znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanej drogi;
 - 29) audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego – niezależną, szczegółową, techniczną ocenę cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi publicznej pod względem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego;
 - 30) klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych – analizę istniejącej sieci drogowej pod względem liczby wypadków śmiertelnych, w wyniku której wytypowane zostają najbardziej niebezpieczne odcinki dróg o dużej liczbie wypadków śmiertelnych;
 - 31) klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej – analizę istniejącej sieci drogowej, w wyniku której wytypowane zostają odcinki dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych;
 - 32) uczestnik ruchu drogowego – uczestnika ruchu drogowego w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
 - 33) inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu;
 - 34) interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy;
 - 35) aplikacja ITS – operacyjne narzędzie zastosowania ITS;
 - 36) usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników w obszarze transportu drogowego, efektywności i wygody ich

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1245 i 1635, z 2014 r. poz. 1802, z 2015 r. poz. 1887 i 1991 oraz z 2016 r. poz. 65, 904 i 960.

- przemieszczania się, a także ułatwiania lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;
- 37) użytkownik ITS – każdego użytkownika aplikacji lub usług ITS, w tym podróżnych, szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, użytkowników i zarządców dróg, podmioty zarządzające pojazdami w transporcie osób lub rzeczy oraz służby ustawowo powołane do niesienia pomocy;
 - 38) szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, a także motocyklistów oraz osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej;
 - 39) interfejs – połączenie między systemami, które zapewnia ich łączenie i współpracę;
 - 40) ciągłość usług – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na obszarze Unii Europejskiej;
 - 41) usługa EETS – usługę umożliwiającą korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie umowy zawartej z dostawcą EETS;
 - 42) obszar EETS – sieć dróg na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, na której podmiot pobierający opłaty pobiera je z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat podlegającego przepisom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.);
 - 43) dostawca EETS – osobę prawną świadczącą usługę EETS;
 - 44) użytkownik EETS – podmiot obowiązany do uiszczenia opłat, który zawarł umowę o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS.

Art. 4a. 1. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sieć autostrad i dróg ekspresowych, mając na uwadze potrzeby społeczne i gospodarcze kraju w zakresie rozwoju infrastruktury.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.

Art. 5. 1. Do dróg krajowych zalicza się:

- 1) autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;
- 2) drogi międzynarodowe;
- 3) drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;
- 4) drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów);
- 5) drogi alternatywne dla autostrad płatnych;
- 6) drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich;
- 7) drogi o znaczeniu obronnym.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1.

3. Minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii właściwych zarządów województw, w miastach na prawach powiatu – właściwych prezydentów miast, a w związkach metropolitalnych – właściwych zarządów tych związków, w drodze rozporządzenia, ustala przebieg istniejących dróg krajowych w celu zapewnienia ciągłości dróg krajowych.

Art. 6. 1. Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych.

2. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa, po zasięgnięciu opinii zarządów powiatów i zarządów związków metropolitalnych, na obszarze których przebiega droga, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast.

Art. 6a. 1. Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.

2. Zaliczenie drogi do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga, oraz zarządów sąsiednich powiatów, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast.

3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga.

Art. 7. 1. Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.

2. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy.

Art. 7a. 1. Organy właściwe w sprawach zaliczenia do kategorii i ustalenia przebiegu dróg, przekazując propozycje zaliczenia do kategorii lub propozycje ustalenia przebiegu dróg, wyznaczają termin do przedstawienia opinii, o których mowa w art. 5–7. Wyznaczony termin zgłaszania opinii nie może być krótszy niż 21 dni od dnia doręczenia propozycji do zaopiniowania.

2. Niezłożenie opinii w przewidzianym terminie uznaje się za akceptację propozycji.

Art. 8. 1. Drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi.

1a. Podjęcie przez radę gminy uchwały w sprawie nadania nazwy drodze wewnętrznej wymaga uzyskania pisemnej zgody właścicieli terenów, na których jest ona zlokalizowana.

2. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.

3. Finansowanie zadań, o których mowa w ust. 2, należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.

4. Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej.

Art. 9. (uchylony)

Art. 10. 1. Organem właściwym do pozbawienia drogi dotychczasowej kategorii jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii.

2. Pozbawienia drogi jej kategorii dokonuje się w trybie właściwym do zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii.

3. Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem przypadku wyłączenia drogi z użytkowania, jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Pozbawienie i zaliczenie nie może być dokonane później niż do końca trzeciego kwartału danego roku, z mocą od dnia 1 stycznia roku następnego.

4. Nowo wybudowany odcinek drogi zostaje zaliczony do kategorii drogi, w której ciągu leży.

5. Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej.

5a. Sejmik województwa może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do odcinka

drogi krajowej, o którym mowa w ust. 5. Ten odcinek drogi wojewódzkiej zostaje zaliczony do kategorii drogi powiatowej.

5b. Zarząd województwa informuje zarząd powiatu o zamiarze podjęcia uchwały, o której mowa w ust. 5a, co najmniej na 30 dni przed jej podjęciem.

5c. Rada powiatu może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi powiatowej odcinek drogi powiatowej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi wojewódzkiej, o którym mowa w ust. 5a. Ten odcinek drogi powiatowej zostaje zaliczony do kategorii drogi gminnej.

5d. Zarząd powiatu informuje wójta (burmistrza, prezydenta miasta) o zamiarze podjęcia uchwały, o której mowa w ust. 5c, co najmniej na 30 dni przed jej podjęciem.

5e. Odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi powiatowej. Przepisy ust. 5c i 5d stosuje się odpowiednio.

5f. Odcinek drogi powiatowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

6. Drogom publicznym, obiektom mostowym i tunelom nadaje się numerację.

7. Numery drogom, po zaliczeniu ich do kategorii dróg publicznych, nadają odpowiednio:

- 1) drogom krajowym i wojewódzkim – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) drogom powiatowym i gminnym – zarządy województw.

8. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządy województw prowadzą rejestry numerów nadanych drogom.

9. Jednolite numery inwentarzowe, zwane dalej „JNI”, obiektom mostowym i tunelom nadaje, na podstawie zgłoszeń zarządców dróg, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi rejestr JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom.

11. Dla poszczególnych kategorii dróg właściwy zarządca drogi prowadzi ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów.

12. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób numeracji oraz zakres, treść i sposób prowadzenia ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, a także treść i sposób prowadzenia rejestrów numerów nadanych drogom oraz rejestru JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom, mając na względzie potrzeby zarządzania drogami publicznymi oraz gromadzenia danych o sieci tych dróg, w ramach jednolitej metodyki systemu referencyjnego.

Art. 11. (uchylony)

Art. 12. (uchylony)

Art. 12a. 1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwaną dalej „kartą parkingową”:

- 1) na drogach publicznych;
- 2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, w miejscu przeznaczonym na postój pojazdów wyznacza się w liczbie nie mniejszej niż:

- 1) 1 stanowisko – jeżeli liczba stanowisk wynosi 6–15;
- 2) 2 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 16–40;
- 3) 3 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 41–100;
- 4) 4% ogólnej liczby stanowisk jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100.

Art. 13. 1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:

- 1) postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania;
- 2) (uchylony)
- 3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, za

które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

2. Korzystający z dróg publicznych mogą być obowiązani do ponoszenia opłat za:

- 1) przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych;
- 2) przeprawy promowe na drogach publicznych.

3. Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, są zwolnione:

- 1) pojazdy:
 - a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową, służb ratowniczych,
 - b) zarządów dróg,
 - c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
 - d) wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej;
- 2) autobusy szkolne przewożące dzieci do szkoły.

3a. Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3, są zwolnione pojazdy:

- 1) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi;
- 2) służb ratowniczych, służb ratownictwa górniczego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby

Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego;

3) zarządcy dróg krajowych wykorzystywane do utrzymania tych dróg.

4. Od opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 2, zwolnione są:

- 1) ciągniki rolnicze i inne maszyny rolnicze;
- 2) pojazdy zaopatrzone w kartę parkingową.

5. Korzystający z drogi publicznej jest zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i ust. 2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdu w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej.

6. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 5, następuje w drodze decyzji administracyjnej, wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek podmiotu występującego o takie zwolnienie.

Art. 13a. Zadania w zakresie budowy i eksploatacji autostrad i dróg ekspresowych mogą być realizowane:

- 1) na zasadach ogólnych określonych w ustawie;
- 2) na zasadach określonych w przepisach o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
- 3) na zasadach określonych w ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 696 i 1777);
- 4) na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 1502);
- 5) na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920).

Art. 13b. 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.

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

3. Rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania.

4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania:

- 1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoju pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł;
- 2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
- 3) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

5. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca postoju. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny postoju, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę postoju. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny postoju nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę postoju.

6. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi:

- 1) wyznacza w strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na postój pojazdów, w tym stanowiska przeznaczone na postój pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową;
- 2) może wyznaczać w strefie płatnego parkowania zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) w celu korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo.

7. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku – zarządca drogi.

Art. 13c. (uchylony)

Art. 13d. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, może być pobierana za przejazd pojazdów przez obiekt mostowy lub tunel, którego długość jest większa niż 400 m.

2. Przez długość obiektu mostowego lub tunelu, o której mowa w ust. 1, należy rozumieć długość całkowitą obiektu podaną w dokumentach ewidencyjnych obiektu mostowego lub tunelu, prowadzonych zgodnie z przepisami w sprawie numeracji i ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli i promów.

3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1:

- 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg;
- 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów;
- 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep;
- 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu;
- 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.

4. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo dla których funkcję zarządcy drogi pełni drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez obiekt mostowy nie może przekroczyć dla:

- 1) pojazdu kategorii 1 – 4 zł;
- 2) pojazdu kategorii 2 – 5 zł;
- 3) pojazdu kategorii 3 – 6 zł;
- 4) pojazdu kategorii 4 – 8 zł;
- 5) pojazdu kategorii 5 – 9 zł.

5. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za

przejazd przez obiekt mostowy nie może przekroczyć stawek określonych w ust. 4 pkt 1–5.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo dla których funkcję zarządcy drogi pełni drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez tunel nie może przekroczyć dla:

- 1) pojazdu kategorii 1 – 8 zł;
- 2) pojazdu kategorii 2 – 10 zł;
- 3) pojazdu kategorii 3 – 12 zł;
- 4) pojazdu kategorii 4 – 15 zł;
- 5) pojazdu kategorii 5 – 18 zł.

7. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez tunel nie może przekroczyć stawek, o których mowa w ust. 6 pkt 1–5.

8. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, w drodze rozporządzenia:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
- 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
- 3) określa sposób pobierania tej opłaty

– uwzględniając w szczególności potrzeby użytkowników w zakresie częstotliwości korzystania z obiektów mostowych i tuneli, zmniejszenie skutków finansowych wprowadzenia opłaty dla mieszkańców, dostępność informacji o wysokości opłat oraz koszt poboru tej opłaty.

9. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, w drodze uchwały:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
- 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty;

3) określa sposób pobierania tej opłaty.

10. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi, z zastrzeżeniem ust. 10a.

10a. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, może pobierać na warunkach określonych w umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, która pełni funkcję zarządcy drogi krajowej.

Art. 13e. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, może być pobierana za przewóz promem osób, zwierząt, bagażu lub pojazdów.

2. Nie pobiera się opłaty za przewóz osób od kierowcy przewożonego pojazdu.

3. Nie pobiera się opłaty za przewóz zwierzęcia przewożonego jako bagaż ręczny.

4. Nie pobiera się opłaty za przewóz bagażu od osoby przewożącej bagaż ręczny, którego masa nie przekracza 20 kg na osobę.

5. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2:

- 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterokołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg, motorowery i motocykle;
- 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów, a także pojazdy zaprzęgowe;
- 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep;
- 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu;
- 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, opłatę, o której

mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć dla:

- 1) jednej osoby – 3 zł;
- 2) jednego zwierzęcia – 3 zł;
- 3) jednej sztuki bagażu – 5 zł;
- 4) pojazdu:
 - a) kategorii 1 – 8 zł,
 - b) kategorii 2 – 10 zł,
 - c) kategorii 3 – 12 zł,
 - d) kategorii 4 – 15 zł,
 - e) kategorii 5 – 18 zł.

7. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć stawek, o których mowa w ust. 6 pkt 1–4.

8. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, w drodze rozporządzenia:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
- 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
- 3) określa sposób pobierania tej opłaty

– uwzględniając w szczególności potrzeby użytkowników w zakresie częstotliwości korzystania z przepraw promowych, zmniejszenie skutków finansowych wprowadzenia opłaty dla mieszkańców, dostępność informacji o wysokości opłat oraz koszt poboru tej opłaty.

9. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, w drodze uchwały:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
- 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty;
- 3) określa sposób pobierania tej opłaty.

10. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, pobiera zarząd drogi, w której ciągu jest zlokalizowana przeprawa promowa, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

Art. 13f. 1. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłatę dodatkową.

2. Rada gminy (rada miasta) określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 50 zł.

3. Opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

Art. 13g. (uchylony)

Art. 13h. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-
-prywatnym opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 2, oraz opłatę dodatkową, o której mowa w art. 13f ust. 1, może pobierać partner prywatny.

Art. 13ha. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, zwana dalej „opłatą elektroniczną”, jest pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6.

2. Opłatę elektroniczną ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu i stawki tej opłaty za kilometr dla danej kategorii pojazdu.

3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określenia stawki opłaty elektronicznej:

- 1) kategoria 1 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 3) kategoria 3 – autobusy.

4. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową, niezależnie od kategorii pojazdów, o której mowa w ust. 3, nie może być wyższa niż 2 zł oraz nie może przekroczyć stawki tej opłaty obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5.

5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi

krajowej, uwzględniając koszty budowy drogi krajowej lub jej odcinka, w tym koszty finansowe, koszty utrzymania, koszty remontów, ochrony oraz zarządzania drogą, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz inne koszty eksploatacji.

6. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia:

- 1) określi drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną,
- 2) ustali dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, w wysokości nie większej niż określona w ust. 4 – mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz klasę drogi, na której jest pobierana opłata elektroniczna.

7. Rada Ministrów w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 6, może:

- 1) zróżnicować stawki opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) wprowadzić stawki abonamentowe dla niektórych użytkowników drogi krajowej w wysokości nie mniejszej niż 87% stawki opłaty elektronicznej, z zachowaniem zasady przejrzystości i niedyskryminacji.

Art. 13hb. 1. Opłatę elektroniczną pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Opłata elektroniczna stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu, za zgodą Rady Ministrów, może powierzyć przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, w tym pobór opłaty elektronicznej, drogowej spółce specjalnego przeznaczenia, utworzonej w trybie ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, z zastrzeżeniem art. 13hd ust. 3.

Art. 13hc. 1. Uiszczenie opłaty elektronicznej następuje w systemie elektronicznego poboru opłat, zgodnie z art. 13i.

2. Podmioty pobierające opłaty elektroniczne z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat mogą umożliwić użytkownikom dróg krajowych uiszczanie tych opłat bez konieczności instalacji urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3.

Art. 13hd. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, o której mowa w art. 13hb ust. 3, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu i po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może w drodze umowy powierzyć budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych innemu podmiotowi, zwanemu dalej „operatorem”.

2. Wybór operatora następuje zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, z późn. zm.⁴⁾), ustawą z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 696 i 1777 oraz z 2016 r. poz. 1920), ustawą z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi albo ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641, z późn. zm.⁵⁾).

3. Umowa, o której mowa w ust. 1, może upoważnić operatora do poboru tych opłat.

4. Umowa, o której mowa w ust. 1, przewiduje coroczne prawo odkupu, za wynagrodzeniem ustalonym na podstawie tej umowy, na rzecz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, w przypadku gdy system ten został sfinansowany ze środków operatora.

Art. 13i. 1. Wprowadzane po dniu 1 stycznia 2007 r. systemy elektronicznego poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, powinny wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii:

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 831, 996, 1020, 1250, 1265, 1579 i 1920.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 901 oraz z 2016 r. poz. 615, 770, 1020, 1250 i 1920.

- 1) lokalizację satelitarną;
- 2) system łączności ruchomej opartej na standardzie GSM-GPRS, zgodny z normami państw członkowskich Unii Europejskiej wdrażających normę GSM TS 03.60/23.060;
- 3) system radiowy do obsługi transportu i ruchu drogowego pracujący w paśmie częstotliwości 5,8 GHz.

1a. Uiszczanie opłat za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w ust. 1, może następować z wykorzystaniem usługi EETS.

1b. Uiszczanie opłat z wykorzystaniem usługi EETS nie ma wpływu na wysokość tych opłat.

2. Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat, o których mowa w ust. 1, są obowiązane umożliwiać świadczenie usługi EETS.

3. Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat powinny oferować urządzenia na potrzeby pobierania tych opłat do instalacji w pojazdach samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

4. (uchylony)

4a. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu – w przypadku, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1.

4b. Właściciel pojazdu samochodowego oraz jego posiadacz są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.

5. Urządzenia, o których mowa w ust. 3, mogą być również wykorzystywane do innych celów w transporcie drogowym, pod warunkiem że nie prowadzi to do dodatkowych obciążeń użytkowników lub stworzenia dyskryminacji między nimi. Urządzenia mogą być połączone z zainstalowanym w pojeździe samochodowym tachografem.

6. (uchylony)

Art. 13j. Przepisów art. 13i nie stosuje się do:

- 1) systemów opłat, których poboru nie dokonuje się środkami elektronicznymi;
- 2) systemów elektronicznych opłat, które nie wymagają instalowania w pojazdach samochodowych urządzeń na potrzeby poboru opłat;
- 3) systemów opłat wprowadzanych na drogach powiatowych i gminnych, w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań wymienionych w art. 13i są niewspółmiernie wysokie do korzyści.

Art. 13k. 1. Za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, wymierza się karę pieniężną w wysokości:

- 1) 500 zł – w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy;
- 2) 1500 zł – w pozostałych przypadkach.

2. Za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13i:

- 1) ust. 4a,
 - 2) ust. 4b, jeśli skutkuje ono uiszczeniem opłaty w niepełnej wysokości
- wymierza się karę pieniężną.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2, wymierza się w wysokości:

- 1) 250 zł – w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy;
- 2) 750 zł – w pozostałych przypadkach.

4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2, wymierza się właścicielowi pojazdu samochodowego, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, a jeśli pojazdem jest zespół pojazdów to właścicielowi pojazdu złączonego z przyczepą lub naczepą. Jeżeli właściciel nie jest posiadaczem pojazdu to kary nakłada się na podmiot, na rzecz którego przeniesiono posiadanie tego pojazdu.

5. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2 pkt 1, wymierza się kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3.

6. Na podmiot, o którym mowa w:

- 1) ust. 4, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za poszczególne naruszenia, o których mowa w ust. 1 lub ust. 2 pkt 2, dotyczące danego pojazdu samochodowego,

2) ust. 5, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za naruszenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1

– stwierdzone w trakcie jednej doby.

7. Za dobę, w rozumieniu ust. 6, uznaje się okres od godziny 0⁰⁰ do godziny 24⁰⁰ w danym dniu.

8. Kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, nie nakłada się jeśli naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, jest wynikiem naruszenia przez kierującego pojazdem samochodowym obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4a.

9. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 2, nakłada się w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 13l. 1. Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, jeżeli jest ono wymagane, oraz urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, a także nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, jest uprawniony Główny Inspektor Transportu Drogowego.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb, sposób i zakres kontroli, o której mowa w ust. 1, uwzględniając technologię wykorzystaną w systemie elektronicznego poboru opłat elektronicznych.

Art. 13m. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna. Koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot.

2. W przypadku gdy zostanie stwierdzona okoliczność uzasadniająca nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1 lub 2, na zagraniczny podmiot mający siedzibę albo miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, osoba przeprowadzająca kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej.

3. Kaucję pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania,
- 2) bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi obowiązany podmiot, lub
- 3) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1 lub 2, przy czym koszty przelewu ponosi obowiązany podmiot.

4. Kaucja przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 3 pkt 3.

5. Organ prowadzący postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1 lub 2, przekazuje kaucję:

- 1) na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 1 – w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary stała się ostateczna;
- 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił – w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji o uchyleniu lub stwierdzeniu nieważności decyzji o nałożeniu kary pieniężnej.

6. W przypadku gdy wysokość nałożonej kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1 lub 2, jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 5 pkt 2.

7. Jeśli w sytuacji, o której mowa w ust. 2, nie pobrano kaucji, osoba przeprowadzająca kontrolę kieruje lub usuwa pojazd, na koszt podmiotu obowiązującego, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

8. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

9. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po przekazaniu kaucji przez podmiot, o którym mowa w ust. 2, na zasadach określonych w ust. 3.

10. Jeżeli kara pieniężna, o której mowa w art. 13k ust. 1 lub 2, nie zostanie uiszczona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna, stosuje się

odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2016 r. poz. 599, 868 i 1228) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

Art. 13n. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, jeżeli od dnia popełnienia naruszenia upłynęło 6 miesięcy.

Art. 14. (uchylony)

Art. 15. (uchylony)

Art. 16. 1. Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia.

2. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg, o których mowa w ust. 1, określa umowa między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej.

3. W przypadku, w którym inwestycją niedrogową jest kanał technologiczny, umowa, o której mowa w ust. 2, może przewidywać przekazanie zarządcy drogi kanału technologicznego, na warunkach uzgodnionych w umowie, z możliwością ustanowienia na rzecz przekazującego inwestora prawa do korzystania z części kanału. W takim przypadku do ustanowienia prawa na rzecz przekazującego inwestora postanowień art. 39 ust. 7–7ac i 7f–7k nie stosuje się.

4. Przekazywany kanał technologiczny, o którym mowa w ust. 3, powinien odpowiadać warunkom technicznym określonym w odrębnych przepisach, jak również warunkom określonym w decyzji, o której mowa w art. 39 ust. 3.

Rozdział 1a

(uchylony)

Rozdział 1b

Usługa EETS

Art. 16e. 1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanego dalej „rejestrem EETS”, po zawarciu w formie pisemnej umów dotyczących świadczenia usługi EETS z:

- 1) podmiotem pobierającym opłatę, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) użytkownikiem EETS.

2. Warunkami świadczenia usługi EETS są:

- 1) posiadanie certyfikatu zgodności z normą przenoszącą normę EN ISO 9001 lub jego odpowiednika;
- 2) posiadanie umożliwiających świadczenie usługi EETS: wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, dla których wystawiono deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, potwierdzające ich zgodność z przepisami decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11), zwanej dalej „decyzją 2009/750/WE”, o których mowa w załączniku IV do tej decyzji;
- 3) znajdowanie się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidzianej działalności;
- 4) posiadanie planu zarządzania ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi EETS;
- 5) pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

3. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, zawiera w szczególności procedury:

- 1) monitorowania sposobu świadczenia usługi EETS;
- 2) na wypadek problemów natury technicznej zakłócających funkcjonowanie usługi EETS.

4. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, co najmniej raz na dwa lata jest poddawany ocenie niezależnego audytora, która obejmuje także wnioski z jej przeprowadzenia.

5. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, oraz ocena niezależnego audytora, o której mowa w ust. 4, są sporządzane i dokonywane na zlecenie i koszt przedsiębiorcy.

Art. 16f. 1. Organem prowadzącym rejestr EETS jest minister właściwy do spraw transportu.

2. Rejestr EETS jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Wpisu do rejestru EETS dokonuje się na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

- 1) firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) formę organizacyjno-prawną wnioskodawcy;
- 3) imiona i nazwiska osób pełniących funkcje członków zarządu i członków rady nadzorczej.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2.

5. Sytuację finansową, o której mowa w art. 16e ust. 2 pkt 3, potwierdza się na podstawie:

- 1) zaświadczenia banku, w którym jest prowadzony podstawowy rachunek bieżący przedsiębiorcy, określającego wielkość posiadanych środków finansowych oraz zdolność kredytową i płatniczą;
- 2) zaświadczenia właściwego urzędu w każdym państwie, w którym jest prowadzona działalność, stwierdzającego, że przedsiębiorca nie zalega z uiszczeniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne lub dokumentu potwierdzającego uzyskanie przewidzianego prawem zwolnienia, odroczenia, rozłożenia na raty zaległych płatności lub wstrzymania w całości wykonania decyzji właściwego organu;
- 3) zatwierdzonego sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany do jego sporządzenia na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, a także sprawozdania z badania, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych – w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w roku obrotowym poprzedzającym rok złożenia wniosku;
- 4) oświadczenia zapewniającego, że w stosunku do przedsiębiorcy nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości lub nie znajduje się on w stanie likwidacji.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) informacje zawarte we wniosku o wpis do rejestru dostawców EETS są zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usługi EETS określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”.

Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6, zawiera również następujące dane:

- 1) firmę, siedzibę i adres przedsiębiorcy;
- 2) miejsce i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

8. W rejestrze EETS umieszcza się dane, o których mowa w ust. 3, wnioski z oceny, o których mowa w art. 16e ust. 4, a także informację o zawieszeniu świadczenia usługi EETS.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, i załączane dokumenty, o których mowa w ust. 4–6, sporządza się w języku polskim albo wnioskodawca zleca ich tłumaczenie na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.

10. W przypadku gdy wniosek o wpis do rejestru EETS nie zawiera danych, o których mowa w ust. 3, lub nie dołączono do niego dokumentów, o których mowa w ust. 4–6, minister właściwy do spraw transportu wzywa niezwłocznie wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku, w terminie nie krótszym niż 14 dni.

11. Wpis do rejestru EETS albo odmowa dokonania tego wpisu następuje w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania wniosku lub jego uzupełnienia.

12. Wpis albo odmowa wpisu do rejestru EETS następuje w drodze decyzji administracyjnej. Wpisu do rejestru odmawia się w przypadku nieprzedłożenia

dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2, lub oświadczenia, o którym mowa w ust. 6.

13. Minister właściwy do spraw transportu wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wpisu, odmowy wpisu, wykreślenia z rejestru EETS oraz decyzje w tych sprawach przedsiębiorcy albo dostawcy EETS oraz zawiadamia o wszczęciu postępowań oraz wydaniu decyzji podmioty pobierające opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2, w drodze obwieszczeń, na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.

14. Uprawnienia dostawcy EETS wynikające z decyzji o wpisie do rejestru EETS nie przechodzą na podmioty powstałe w wyniku jego podziału albo łączenia się z innymi podmiotami.

Art. 16g. 1. Minister właściwy do spraw transportu wykreśla, w drodze decyzji administracyjnej, dostawcę EETS z rejestru EETS:

- 1) na jego wniosek;
- 2) z urzędu w przypadku stwierdzenia:
 - a) zaprzestania świadczenia przez dostawcę EETS usługi EETS przez okres co najmniej 12 miesięcy,
 - b) niespełniania przez dostawcę EETS warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2,
 - c) niezłożenia co najmniej jednego z oświadczeń, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, pomimo upływu terminu, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, i wezwania do ich złożenia.

2. Minister właściwy do spraw transportu może wykreślić dostawcę EETS z rejestru EETS w przypadku niespełnienia przez niego obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji 2009/750/WE.

3. Podejmując decyzję o wykreśleniu dostawcy EETS z rejestru EETS, w przypadku, o którym mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu bierze pod uwagę:

- 1) liczbę umów dotyczących świadczenia usługi EETS zawartych przez dostawcę EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na wszystkich obszarach EETS oraz

- 2) stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy o świadczenie usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS, do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS.

4. Minister właściwy do spraw transportu informuje podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o wpisaniu dostawcy EETS do rejestru EETS oraz o jego wykreśleniu z tego rejestru.

Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, po zawarciu w formie pisemnej umów dotyczących świadczenia usługi EETS z:

- 1) podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) użytkownikiem EETS.

Art. 16i. 1. Dostawca EETS jest obowiązany:

- 1) w ramach świadczenia usługi EETS uiszczać opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, naliczane za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1;
- 2) niezwłocznie informować podmiot pobierający opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, o danych koniecznych do realizacji tej umowy, w tym dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;
- 3) monitorować sposób świadczenia usługi EETS zgodnie z procedurami określonymi w planie zarządzania ryzykiem, o którym mowa w art. 16e ust. 2 pkt 4;
- 4) współpracować z podmiotem uprawnionym do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13l ust. 1, na zasadach określonych w odrębnym porozumieniu;
- 5) udostępniać na swojej stronie internetowej informację o obsługiwanych obszarach EETS oraz warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS z użytkownikami EETS;

- 6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS;
- 7) corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16f ust. 4 i 5, oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informację o obsługiwanych obszarach EETS, a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16e ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem, o których mowa w art. 16e ust. 4 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.

2. Oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, zamieszczając w nich klauzulę, o której mowa w art. 16f ust. 6, oraz dane, o których mowa w art. 16f ust. 7.

Art. 16j. 1. Dostawca EETS uiszcza opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie, chyba że umowa ta stanowi inaczej. W przypadku gdy opłata stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego niedopuszczalne jest określenie w umowie terminu uiszczania opłat dłuższego niż 2 tygodnie.

2. Dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, oraz podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłaty.

3. W przypadku nieterminowego uiszczania opłat przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty należą się odsetki ustawowe za opóźnienie.

4. W przypadku gdy opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłata za przejazd autostradą, stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego

albo jednostek samorządu terytorialnego, obowiązek ich uiszczenia przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty podlega egzekucji w trybie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Przepis stosuje się w przypadku niemożności ściągnięcia należności podmiotu pobierającego opłaty z zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1.

Art. 16k. 1. Dostawca EETS jest obowiązany ustanowić zabezpieczenie należności z tytułu opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3.

2. Zabezpieczenie ustanawia się, tak aby umożliwiała podmiotowi pobierającemu opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty wraz z odsetkami.

3. Zabezpieczenie może być ustanawiane według wyboru podmiotu pobierającego opłaty w jednej lub w kilku następujących formach:

- 1) pieniężnej, wpłaconej przelewem na rachunek bankowy wskazany przez podmiot pobierający opłaty;
- 2) gwarancji bankowej;
- 3) gwarancji ubezpieczeniowej;
- 4) poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań w roku kalendarzowym, w którym przypada data udzielenia poręczenia, została oceniona na poziomie:
 - a) co najmniej BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 2c ust. 3 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2015 r. poz. 1052 i 1854) albo
 - b) odpowiadającym co najmniej poziomowi BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe o międzynarodowej renomie;
- 5) innego równoważnego instrumentu finansowego.

4. Zabezpieczenie jest ustanawiane na okres nie krótszy niż rok, w kwocie obliczonej w sposób określony w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c.

Art. 16l. 1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS dostarcza użytkownikowi EETS urządzenie na potrzeby pobierania opłat, które jest interoperacyjne i zdolne do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat używanymi na obszarach EETS, oraz przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez to urządzenie wymagań technicznych określonych w decyzji 2009/750/WE.

2. Dostawca EETS wprowadza do składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, w tym urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i przechowuje w nich dane pojazdu, na podstawie których jest naliczana opłata, z zastrzeżeniem art. 13i ust. 4a. Dane pojazdu ustala się na podstawie przedłożonego przez użytkownika EETS dokumentu.

3. Dostawca EETS zapewnia serwis urządzenia, o którym mowa w ust. 1.

4. Dostawca EETS prowadzi wykaz przeznaczonych do zablokowania urządzeń, o których mowa w ust. 1, który niezwłocznie przekazuje podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.

5. Dostawca EETS niezwłocznie informuje użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, o którym mowa w ust. 4, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi.

6. Podmiot pobierający opłaty niezwłocznie blokuje urządzenie na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 4.

7. Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty.

8. Wykaz, o którym mowa w ust. 4, jest przekazywany na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.

Art. 16m. Dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkowników EETS na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 2 albo art. 16h pkt 2.

Art. 16n. 1. W ramach korzystania z usługi EETS użytkownik EETS jest obowiązany uiszczać dostawcy EETS kwotę odpowiadającą opłacie, o której mowa

w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłacie za przejazd autostradą, naliczonej za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.

2. Niewypełnienie obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie ma wpływu na konieczność wypełnienia nałożonego na dostawcę EETS obowiązku, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 1, wobec podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.

3. Uiszczanie kwoty, o której mowa w ust. 1, dostawcy EETS przez użytkownika EETS wyklucza możliwość dochodzenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, od użytkownika EETS przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2.

4. Dostawca EETS, dokonując rozliczenia użytkownika EETS, wyodrębnia kwotę, o której mowa w ust. 1, i kwotę wynagrodzenia za usługę EETS oraz wskazuje termin ich zapłaty.

5. Rozliczenie powinno zawierać informacje określające czas i miejsce naliczenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także zestawienie składników tego rozliczenia, chyba że użytkownik EETS zdecyduje inaczej.

Art. 16o. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:

- 1) zapewnić niedyskryminacyjne warunki zawierania umów dotyczących świadczenia usługi EETS z dostawcami EETS;
- 2) dopuszczać na sieci dróg, na której pobiera opłaty, użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem zawarcia umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1;
- 3) zamieszczać na swojej stronie internetowej:
 - a) wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1,
 - b) informację o sieci dróg, na której pobiera opłaty, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz technologii poboru opłat,
 - c) informację o obszarze EETS spełniającej wymogi określone w załączniku I do decyzji 2009/750/WE,

- d) informację o planowanej zmianie danych dotyczących obszaru EETS obejmujących w szczególności:
- wysokość stawek opłat,
 - kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie,
 - technologię poboru opłat,
 - sieć dróg, na których pobierana jest opłata;
- 4) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o danych i informacjach, o których mowa w pkt 3 lit. a–c;
- 5) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach danych i informacji, o których mowa w pkt 3 lit. d;
- 6) umożliwić stosowanie interfejsów, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE;
- 7) podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z jego winy, zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji 2009/750/WE.

Art. 16p. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o planowanych zmianach danych, o których mowa w art. 16o pkt 3 lit. d.

Art. 16q. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest uprawniony do sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo w art. 16h pkt 1.

2. Dostawca EETS jest obowiązany do współdziałania przy sprawdzaniu sposobu świadczenia usługi EETS.

3. Sprawdzanie sposobu świadczenia usługi EETS nie może uniemożliwiać świadczenia usługi EETS.

Art. 16r. 1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.

2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1, podmiot pobierający opłaty wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.

3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.

Art. 16s. 1. Umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, zawiera się na podstawie warunków ogólnych określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c. Umowa może zawierać także warunki szczególne.

2. Umowa, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, powinna określać co najmniej:

- 1) zasady i sposób dostarczenia wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4;
- 2) stałe opłaty nałożone na dostawców EETS odzwierciedlające koszty zapewnienia, obsługi i utrzymania systemu umożliwiającego świadczenie usługi EETS ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze poboru opłat, w przypadku gdy koszty te nie są wliczone w opłatę;
- 3) zasady wypłaty wynagrodzenia, o którym mowa w art. 16t, o ile jest przewidziane;
- 4) podział obowiązków i wynikających z nich ryzyk związanych z zapewnieniem działania systemu elektronicznego poboru opłat;
- 5) formę i zasady ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k, oraz korzystania z niego przez podmiot pobierający opłaty, a także zasady jego zwrotu;
- 6) formy i tryb sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16q, ustalone z uwzględnieniem art. 5 ust. 6 decyzji 2009/750/WE;
- 7) skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia;
- 8) warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej;

- 9) zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może wypłacać wynagrodzenie dostawcy EETS.

2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z:

- 1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub
- 2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.

3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c, zawiera:

- 1) informację, czy przewidziana jest wypłata wynagrodzenia dla dostawców EETS oraz
- 2) zasady ustalania wynagrodzenia dla dostawców EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji.

Art. 16u. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może jednocześnie świadczyć usługę EETS. W takim przypadku podmiot ten zawiera umowy, o których mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, z innymi podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

2. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS nie może pokrywać kosztów wykonywania jednej z tych działalności przychodami pochodzącymi z drugiego rodzaju działalności (subsydiowanie skrośne) i jest obowiązany:

- 1) prowadzić ewidencję księgową odrębnie dla każdej z tych działalności;
- 2) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące tych działalności, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.

3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS, obowiązany do sporządzenia sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach, sprawozdania finansowe za okresy sprawozdawcze, odrębnie dla poszczególnych rodzajów wykonywanej działalności gospodarczej.

4. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrótnego pomiędzy działalnościami, o których mowa w ust. 1.

Art. 16v. 1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr zawierający informacje dotyczące:

- 1) nazwy i adresu siedziby podmiotów pobierających opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) miejsca publikacji informacji, o których mowa w art. 16o pkt 3;
- 3) systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą obejmujące:
 - a) technologie poboru opłat,
 - b) kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie,
 - c) wysokość stawek opłat,
 - d) sieci dróg, na których pobierane są opłaty;
- 4) dostawców EETS, którzy zawarli umowy z podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu do dnia 31 grudnia każdego roku drogą elektroniczną przekazuje Komisji Europejskiej oraz podmiotom prowadzącym odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej informacje zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, oraz w rejestrze EETS.

Art. 16w. 1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 4, 5 i 7 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542).

2. Wymagania, o których mowa w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za wymagania w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

3. Niematerialne składniki interoperacyjności, takie jak oprogramowanie, uznaje się za wyroby w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za producenta lub upoważnionego przedstawiciela, w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

5. Czynności, o których mowa w rozdziale 5 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.

2. Składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE.

3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności deklarację WE zgodnie z pkt 3 załącznika IV do decyzji 2009/750/WE oraz umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).

4. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności lub na jego etykiecie w sposób widoczny, czytelny i trwały, a gdy nie jest to możliwe lub nie

można tego zapewnić z uwagi na charakter wyrobu, umieszcza się je na opakowaniu lub na dokumentach towarzyszących.

5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.

6. W przypadku gdy ocena, o której mowa w ust. 2, wymaga udziału podmiotu pobierającego opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, podmiot ten może pobierać opłatę za czynności związane z tą oceną. Wysokość opłaty strony ustalają w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, lub w odrębnej umowie dotyczącej takiej oceny.

Art. 16y. 1. Kontrolę składników interoperacyjności przeprowadza organ wyspecjalizowany, o którym mowa w art. 58 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności niezgodnych z wymaganiami określonymi w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 58 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przekazuje informacje o wydanych przez organy wyspecjalizowane decyzjach, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, oraz przyczynach ich podjęcia Komisji Europejskiej.

Art. 16z. 1. Spór pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, a dostawcą EETS dotyczący:

- 1) negocjacji związanych z usługą EETS,
- 2) umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1

– może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygnięcia sporów na podstawie odrębnych przepisów.

2. Komisja jest powoływana na wniosek, o którym mowa w ust. 1, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres i istotę sporu. Do wniosku załącza się dokumenty dotyczące istoty sporu.

Art. 16za. 1. Komisja składa się z trzech członków:

- 1) osoby wskazanej przez dostawcę EETS;
- 2) osoby wskazanej przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 3) przewodniczącego.

2. Członkiem Komisji może zostać osoba fizyczna, która:

- 1) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 2) nie została prawomocnie skazana za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów;
- 3) jest bezstronna i niezależna od stron sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, oraz pozostałych dostawców EETS i podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS.

3. Bezstronność i niezależność, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie jest zachowana, jeżeli kandydat na członka Komisji, zastępczego członka Komisji lub członek Komisji:

- 1) posiada udziały, akcje lub inne tytuły własności w podmiotach będących dostawcami EETS lub pobierającymi opłaty na obszarach EETS lub jednostkach z nimi powiązanych w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 43 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2016 r. poz. 1047);
- 2) jest lub był w ostatnich 5 latach przedstawicielem prawnym (pełnomocnikiem), członkiem organów nadzorujących, zarządzających, administrujących lub pracownikiem podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 3) osiągnął w ciągu ostatnich 5 lat lub w czasie pełnienia funkcji członka Komisji, przychód z tytułu świadczenia usług na rzecz podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 4) jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym w linii prostej do drugiego stopnia lub jest związany z tytułu opieki, przysposobienia lub kurateli z osobą

będącą członkiem organów nadzorujących, zarządzających lub administrujących podmiotów, o których mowa w pkt 1.

4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub dostawca EETS, składając wniosek, o którym mowa w art. 16z ust. 1, wskazuje po jednym kandydacie na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji. Po otrzymaniu wniosku, minister właściwy do spraw transportu wzywa drugą stronę sporu do wskazania, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wezwania, kandydata na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji, a także do złożenia dokumentów dotyczących istoty sporu.

5. Kandydaci na członków Komisji, zastępczych członków Komisji i przewodniczącego Komisji składają ministrowi właściwemu do spraw transportu pisemne oświadczenie, że spełniają wymogi, o których mowa w ust. 2. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

6. Kandydaci na członków Komisji wybierają przewodniczącego Komisji spośród wskazanych kandydatów na przewodniczącego i informują o dokonanych wyborze ministra właściwego do spraw transportu.

7. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu informacji o wyborze przewodniczącego Komisji powołuje Komisję w drodze zarządzenia, które podlega ogłoszeniu w dzienniku urzędowym tego ministra. Komisja rozpoczyna swoją działalność z chwilą ogłoszenia zarządzenia. Minister właściwy do spraw transportu zawiadamia strony postępowania o powołaniu Komisji.

8. Członkostwo w Komisji ustaje z dniem:

- 1) śmierci członka Komisji;
- 2) złożenia rezygnacji przez członka Komisji ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 3) zaprzestania spełniania przez członka Komisji wymagań określonych w ust. 2;

4) następującym po dniu wydania uchwały kończącej postępowanie.

9. Członek Komisji, który złożył rezygnację, jest obowiązany uczestniczyć w pracach Komisji do czasu powołania następcy.

10. W przypadku gdy przed wydaniem uchwały kończącej postępowanie ustało członkostwo w Komisji przewodniczącego Komisji, wyboru nowego przewodniczącego Komisji dokonuje się spośród pozostałych kandydatów na przewodniczącego Komisji, wskazanych zgodnie z ust. 4. Przepisy ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.

11. W przypadku ustania członkostwa w Komisji pozostałych członków Komisji, minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie powołuje na członka Komisji zastępczego członka Komisji, wskazanego przez stronę zgodnie z ust. 4. Przepis ust. 7 stosuje się odpowiednio.

Art. 16zb. 1. Przewodniczący Komisji kieruje pracą Komisji oraz czuwa nad sprawnym przebiegiem postępowania i w tym celu może wydawać zarządzenia. Przewodniczący Komisji reprezentuje Komisję na zewnątrz.

2. Tryb pracy Komisji określa regulamin ustalany przez Komisję.

3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.

4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1.

Art. 16zc. 1. Komisja kończy postępowanie, wydając opinię w formie uchwały, odnoszącą się do zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku, o którym mowa w art. 16z ust. 1, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.

2. Do terminu określonego w ust. 1 nie wlicza się okresu, w którym Komisja nie mogła prowadzić postępowania z powodu dokonania zmian w składzie Komisji na podstawie art. 16za ust. 10 i 11.

3. Uchwała Komisji, o której mowa w ust. 1, zapada większością głosów.

4. Uchwałę, o której mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim albo tłumaczy na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Uchwała, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona na piśmie i zawierać datę wydania, oznaczenie Komisji, która ją wydała, imiona i nazwiska członków Komisji, oznaczenie stron sporu, opinię co do istoty sporu, uzasadnienie faktyczne i prawne opinii, rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów postępowania i wskazanie podmiotu zobowiązanego do ich poniesienia. Uchwałę podpisują wszyscy członkowie Komisji.

6. Na zgodny wniosek stron o zakończenie postępowania, złożony przed wydaniem opinii, o której mowa w ust. 1, Komisja niezwłocznie wydaje uchwałę kończącą postępowanie, nie rozstrzygając istoty sporu. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.

7. Do postępowania przed Komisją stosuje się przepisy art. 183³ i art. 183⁴ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm.⁶⁾).

Art. 16zd. 1. Postępowanie przed Komisją jest prowadzone na koszt stron postępowania.

2. Koszty postępowania, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności:

- 1) koszty ekspertyz i opinii;
- 2) koszty tłumaczeń;
- 3) koszty poniesione przez strony w związku z prowadzonym postępowaniem, niezbędne do celowego dochodzenia praw;
- 4) koszty podróży i noclegów członków Komisji;
- 5) wynagrodzenie członków Komisji.

3. Koszty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4, ustala się na podstawie dowodów potwierdzających poniesienie wydatków.

4. Wysokość wynagrodzenia członków Komisji ustala się w regulaminie, o którym mowa w art. 16zb ust. 2. Postanowienia regulaminu dotyczące

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 293, 379, 435, 567, 616, 945, 1091, 1161, 1296, 1585, 1626, 1741 i 1924, z 2015 r. poz. 2, 4, 218, 539, 978, 1062, 1137, 1199, 1311, 1418, 1419, 1505, 1527, 1567, 1587, 1595, 1634, 1635, 1830 i 1854 oraz z 2016 r. poz. 195, 437, 868, 996 i 1177.

wynagrodzenia członków Komisji wymagają uprzedniego uzgodnienia ze stronami postępowania.

5. Przewodniczący Komisji może wezwać strony postępowania do uiszczenia zaliczki na poczet kosztów postępowania.

6. Przed wydaniem uchwały Komisja wzywa strony postępowania do wskazania poniesionych wydatków związanych z prowadzonym postępowaniem.

7. Strona, której stanowisko odnośnie do istoty sporu Komisja uznała za niezasadne, pokrywa w całości koszty postępowania.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 16zc ust. 6, strony ponoszą koszty postępowania po połowie.

9. W przypadku częściowego uznania przez Komisję stanowiska strony co do istoty sporu Komisja może stosunkowo rozdzielić koszty postępowania. Komisja może jednak nałożyć na jedną ze stron obowiązek poniesienia całości kosztów postępowania, jeżeli Komisja w znacznej części uznała za zasadne stanowisko drugiej strony.

10. Niezależnie od wyniku sprawy Komisja może włożyć na stronę postępowania obowiązek zwrotu kosztów, wywołanych ich niesumiennym lub oczywiście niewłaściwym postępowaniem. Dotyczy to zwłaszcza kosztów powstałych wskutek uchylenia się od wyjaśnień lub złożenia wyjaśnień niezgodnych z prawdą, zatajenia lub opóźnionego powołania dowodów.

Art. 16ze. Uchwała Komisji, o której mowa w art. 16zc ust. 1, w przedmiocie kosztów postępowania, podlega wykonaniu w drodze egzekucji sądowej po nadaniu jej klauzuli wykonalności. Przepisy działu II tytułu I części trzeciej ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego o postępowaniu o nadanie klauzuli wykonalności stosuje się odpowiednio.

Art. 16zf. 1. Dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania.

2. Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 16zg. 1. Obsługę organizacyjno-biurową Komisji, w tym odpowiednie pomieszczenia i wyposażenie, zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu.

2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej, na podstawie art. 10 decyzji 2009/750/WE.

Rozdział 2

Administracja drogowa

Art. 17. 1. Do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu należy:

- 1) określanie kierunków rozwoju sieci drogowej;
- 2) wydawanie przepisów techniczno-budowlanych i eksploatacyjnych dotyczących dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) koordynacja działań w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa;
- 4) koordynacja działań na rzecz rozwiązywania problemów klęsk żywiołowych w zakresie dróg publicznych;
- 5) (uchylony)
- 6) sprawowanie nadzoru nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określa, w drodze rozporządzenia, sposób koordynacji działań, o których mowa w ust. 1 pkt 3, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia sprawnego współdziałania właściwych organów i instytucji w tym zakresie.

3. Minister właściwy do spraw transportu może wydawać, rozpowszechniać lub rekomendować wzorce i standardy dotyczące przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg, w formie opracowań, które są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

4. Wzorce i standardy, o których mowa w ust. 3, są stosowane dobrowolnie.

Art. 18. 1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, do którego należy:

- 1) wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych;
- 2) realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych.

2. Do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad należy również:

- 1) współudział w realizacji polityki transportowej w zakresie dróg;
- 1a) gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych;
- 2) nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa;
- 3) wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych;
- 4) współpraca z administracjami drogowymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi;
- 5) współpraca z organami samorządu terytorialnego w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej;
- 6) zarządzanie ruchem na drogach krajowych;
- 6a) ochrona zabytków drogownictwa;
- 7) wykonywanie zadań związanych z przygotowywaniem i koordynowaniem budowy i eksploatacji albo wyłącznie eksploatacji, autostrad płatnych, w tym:
 - a) prowadzenie prac studialnych dotyczących autostrad płatnych, przygotowywanie dokumentów wymaganych w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko – na etapie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, o którym mowa w przepisach o ochronie środowiska,
 - b) współpraca z organami właściwymi w sprawach zagospodarowania przestrzennego, obrony narodowej, geodezji i gospodarki gruntami, ewidencji gruntów i budynków, scalania i wymiany gruntów, melioracji wodnych, ochrony gruntów rolnych i leśnych, ochrony środowiska oraz ochrony zabytków,
 - c) nabywanie, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, nieruchomości pod autostrady i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do nieruchomości,

- d) opracowywanie projektów kryteriów oceny ofert w postępowaniu przetargowym i przeprowadzanie postępowań przetargowych,
 - e) (uchylona)
 - f) uzgadnianie projektu budowlanego autostrady lub jej odcinka w zakresie zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi autostrad płatnych,
 - g) kontrola budowy i eksploatacji autostrady w zakresie przestrzegania warunków umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady,
 - h) wykonywanie innych zadań, w sprawach dotyczących autostrad, określonych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 8) pobieranie opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
- 8a) pobieranie opłaty elektronicznej zgodnie z art. 13hb ust. 1;
- 9) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów, w zakresie określonym w ustawie;
- 10) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowy zawartej w trybie art. 6 ust. 1 tej ustawy.

3. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad powołuje Prezes Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów odwołuje Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

4. Minister właściwy do spraw transportu na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad powołuje zastępców Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru. Minister właściwy do spraw transportu odwołuje zastępców Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

5. Stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad może zajmować osoba, która:

- 1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 2) jest obywatelem polskim;

- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 5) posiada kompetencje kierownicze;
- 6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

6. Informację o naborze na stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad ogłasza się przez umieszczenie ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ogłoszenie powinno zawierać:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska;
- 3) wymagania związane ze stanowiskiem wynikające z przepisów prawa;
- 4) zakres zadań wykonywanych na stanowisku;
- 5) wskazanie wymaganych dokumentów;
- 6) termin i miejsce składania dokumentów;
- 7) informację o metodach i technikach naboru.

7. Termin, o którym mowa w ust. 6 pkt 6, nie może być krótszy niż 10 dni od dnia opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

8. Nabór na stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadza zespół, powołany przez ministra właściwego do spraw transportu, liczący co najmniej 3 osoby, których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów. W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze.

9. Ocena wiedzy i kompetencji kierowniczych, o których mowa w ust. 8, może być dokonana na zlecenie zespołu przez osobę niebędącą członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

10. Członek zespołu oraz osoba, o której mowa w ust. 9, mają obowiązek zachowania w tajemnicy informacji dotyczących osób ubiegających się o stanowisko, uzyskanych w trakcie naboru.

11. W toku naboru zespół wyłania nie więcej niż 3 kandydatów, których przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu.

12. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór, oraz liczbę kandydatów;
- 3) imiona, nazwiska i adresy nie więcej niż 3 najlepszych kandydatów uszeregowanych według poziomu spełniania przez nich wymagań określonych w ogłoszeniu o naborze;
- 4) informację o zastosowanych metodach i technikach naboru;
- 5) uzasadnienie dokonanego wyboru albo powody niewyłonienia kandydata;
- 6) skład zespołu.

13. Wynik naboru ogłasza się niezwłocznie przez umieszczenie informacji w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Informacja o wyniku naboru zawiera:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór;
- 3) imiona, nazwiska wybranych kandydatów oraz ich miejsca zamieszkania w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego albo informację o niewyłonieniu kandydata.

14. Umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów ogłoszenia o naborze oraz o wyniku tego naboru jest bezpłatne.

15. Zespół przeprowadzający nabór na stanowiska, o których mowa w ust. 4, powołuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

16. Do sposobu przeprowadzania naboru na stanowiska, o których mowa w ust. 4, stosuje się odpowiednio ust. 5–14.

Art. 18a. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad realizuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wykonuje również zadania zarządu dróg krajowych.

2. W skład Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wchodzi, z zastrzeżeniem ust. 3a, oddziały w województwach.

3. Obszar działania oddziału pokrywa się, z zastrzeżeniem ust. 3a, z obszarem województwa.

3a. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w drodze zarządzenia, może tworzyć oddziały regionalne realizujące zadania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poszczególnych autostrad i dróg ekspresowych, przy czym oddziały te prowadzą działalność na obszarze większym niż jedno województwo.

4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad powołuje i odwołuje dyrektorów oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może upoważnić pracowników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do załatwiania określonych spraw w jego imieniu w ustalonym zakresie, w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze zarządzenia, nadaje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad statut, określający jej wewnętrzną organizację.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach, uwzględniając potrzebę zapewnienia ich jednolitości i kompletności.

8. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje środki, ustalane corocznie w ustawie budżetowej, na związane z budową autostrad prace studialne i dokumentacyjne, przejęcie nieruchomości i gospodarowanie nimi, odszkodowania, należności z tytułu ochrony gruntów leśnych, prace scaleniowe i wymienne, przeprowadzanie ratowniczych badań archeologicznych i badań ekologicznych oraz opracowywanie ich wyników.

Art. 19. 1. Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi.

2. Zarządcami dróg, z zastrzeżeniem ust. 3, 5, 5a i 8, są dla dróg:

1) krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;

- 2) wojewódzkich – zarząd województwa;
- 3) powiatowych – zarząd powiatu;
- 4) gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta).

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą autostrady wybudowanej na zasadach określonych w ustawie do czasu przekazania jej, w drodze porozumienia, spółce, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Spółka pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, z wyjątkiem zadań, o których mowa w art. 20 pkt 1, 8, 17 i 20, które wykonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

3a. (uchylony)

4. Zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe. Zarządcy dróg mogą zawierać także porozumienia w sprawie finansowania albo dofinansowania zadań z zakresu zarządzania drogami z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

5. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

5a. Funkcje zarządcy dróg krajowych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, oraz dróg wojewódzkich, może pełnić zarząd związku metropolitalnego.

5b. Powierzenie zarządowi związku metropolitalnego funkcji zarządcy drogi następuje w trybie porozumienia odpowiednio z zarządem województwa albo prezydentem miasta, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.

6. (uchylony)

7. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym zadania zarządcy, o których mowa w art. 20 pkt 3–5, 7, 11–13 oraz 15 i 16, może wykonywać partner prywatny.

8. Drogowa spółka specjalnego przeznaczenia pełni funkcję zarządcy drogi krajowej na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 tej ustawy.

Art. 20. Do zarządcy drogi należy w szczególności:

- 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- 2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) pełnienie funkcji inwestora;
- 4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f pkt 2;
- 5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- 6) przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- 7) koordynacja robót w pasie drogowym;
- 8) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;
- 9) prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom;
- 9a) sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad;
- 10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 10a) badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 11) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- 12) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- 13) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;

- 14) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- 15) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- 16) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- 17) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości;
- 18) nabywanie nieruchomości innych niż wymienione w pkt 17 na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa;
- 19) zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych i pobieranie opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7;
- 20) zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

Art. 20a. Do zarządcy drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 1 i 2, należy ponadto budowa, przebudowa, remont i utrzymanie:

- 1) parkingów przeznaczonych dla postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe, wynikającego z konieczności przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdów oraz przepisów o ograniczeniach i zakazach ruchu drogowego;
- 2) miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów.

Art. 20b. 1. Do zarządcy drogi należy ponadto instalacja w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, obudów na te urządzenia, ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń.

2. Zarządcy dróg instalują lub usuwają stacjonarne urządzenia rejestrujące lub obudowy na te urządzenia na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub z inicjatywy własnej, za zgodą Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

3. Zadania, o których mowa w ust. 1, są finansowane przez zarządcę drogi.

4. W przypadku dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązki, o których mowa w ust. 1–3, wykonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego.

5. Przepisy ust. 1–3 o zarządcy drogi stosuje się odpowiednio do straży gminnych (miejskich) w przypadku urządzeń rejestrujących eksploatowanych przez te straże.

6. W pasie drogowym dróg publicznych zabrania się instalowania, usuwania, a także eksploatowania (bieżącej obsługi) urządzeń rejestrujących lub obudów na te urządzenia przez podmioty inne niż zarządcy dróg, Policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz straże gminne (miejskie).

7. Zarządcy dróg, Policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz straże gminne (miejskie) mogą zlecać w swoim imieniu innym podmiotom: instalację, usunięcie a także obsługę techniczną obejmującą naprawę, remont i wymianę urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia.

Art. 20c. 1. Zapewnienie funkcjonowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, polegające w szczególności na: zakupie, utrzymaniu i naprawie oraz wynikające z ich bieżącej eksploatacji i obsługi w tym również import danych zarejestrowanych przez te urządzenia oraz montaż urządzeń w zainstalowanych obudowach, należy odpowiednio do:

- 1) Inspekcji Transportu Drogowego – w przypadku urządzeń zainstalowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego lub zarządcę drogi działającego na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz w przypadku obudów urządzeń rejestrujących należących do Policji;
- 2) jednostki samorządu terytorialnego lub straży gminnej (miejskiej) – w pozostałych przypadkach.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są finansowane odpowiednio przez:

- 1) Inspekcję Transportu Drogowego z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu – w przypadku urządzeń określonych w ust. 1 pkt 1;
- 2) właściwe jednostki samorządu terytorialnego – w przypadku urządzeń określonych w ust. 1 pkt 2.

Art. 20d. 1. Dochody uzyskane z grzywien nałożonych za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących, jednostki samorządu terytorialnego przeznaczają w całości na finansowanie:

- 1) zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową;
- 2) utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym popularyzację przepisów ruchu drogowego, działalność edukacyjną oraz współpracę w tym zakresie z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi.

2. Środki uzyskane z grzywien nałożonych przez Inspekcję Transportu Drogowego za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących, są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem na finansowanie:

- 1) zadań inwestycyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych;
- 2) budowy lub przebudowy dróg krajowych.

Art. 20e. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego przez Inspekcję Transportu Drogowego w związku z wykonywaniem zadań określonych w art. 20b ust. 4 oraz art. 20c ust. 1 pkt 1.

Art. 20f. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2, jest obowiązany:

- 1) uwzględniać uchwały rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych; o ostatecznej lokalizacji takiego przystanku decyduje zarządca drogi, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych.

Art. 20g. 1. W pasie drogowym dróg, o których mowa w art. 2 ust. 1, na obszarze strefy nadgranicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 930 i 1336 oraz z 2016 r. poz. 904) Straż Graniczna w związku z realizacją zadań określonych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1402, z późn. zm.⁷⁾) może instalować stacjonarne urządzenia służące do obserwacji i rejestracji obrazu zdarzeń na drogach.

2. Instalacja urządzeń, o których mowa w ust. 1, odbywa się w sposób niepowodujący zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników drogi, po uzgodnieniu z zarządcą drogi warunków, jakie należy spełnić w tym zakresie. Uzgodnienie następuje w terminie nie dłuższym niż 2 miesiące, licząc od dnia przekazania przez Straż Graniczną propozycji lokalizacji urządzeń.

3. Straż Graniczna może zlecać w swoim imieniu innym podmiotom: instalację, usunięcie, a także obsługę techniczną obejmującą naprawę, remont i wymianę urządzeń, o których mowa w ust. 1.

4. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego przez Straż Graniczną w związku z realizacją zadań określonych w ust. 1.

Art. 21. 1. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 2–4 i ust. 5, może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca.

1a. Zarządca drogi może upoważnić pracowników odpowiednio: urzędu marszałkowskiego, starostwa, urzędu miasta lub gminy albo pracowników jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie, a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych.

2. Zarządy dróg mają prawo do:

- 1) wstępu na grunty przyległe do pasa drogowego, jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg;

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1822, z 2015 r. poz. 529, 1045, 1066, 1217, 1268, 1322, 1336, 1607, 1642, 1830, 1890, 2023 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 147, 437, 615, 669, 904 i 960.

- 2) urządzania czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogowego w razie przerwy w komunikacji na drodze;
- 3) ustawiania na gruntach przyległych do pasa drogowego zasłon przeciwsłonecznych.

3. Właścicielom lub użytkownikom gruntów, którzy ponieśli szkody w wyniku czynności wymienionych w ust. 2, przysługuje odszkodowanie na zasadach określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami.

Art. 22. 1. Zarząd drogi sprawuje nieodpłatny trwały zarząd gruntami w pasie drogowym.

2. Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać, w drodze umowy, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a także na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu. Zarząd drogi może pobierać z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2015 r. poz. 1774 i 1777 oraz z 2016 r. poz. 65) nie stosuje się.

2a. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny może otrzymać w najem, dzierżawę albo użyczenie nieruchomości leżące w pasie drogowym, w celu wykonywania działalności gospodarczej.

2b. (uchylony)

2c. W granicach miast na prawach powiatu tablice reklamowe i urządzenia reklamowe mogą być umieszczane na gruntach, o których mowa w ust. 1, na podstawie odpłatnej umowy cywilnoprawnej w wypadkach uzasadnionych względami funkcjonalnymi, w szczególności wówczas gdy takie tablice lub urządzenia są umieszczone na wiatach przystankowych lub obiektach małej architektury.

2d. Wartość świadczeń pieniężnych lub niepieniężnych przysługujących zarządowi dróg w sytuacji, o której mowa w ust. 2c, nie może być niższa niż wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego, która miałaby zastosowanie w przypadku danej tablicy reklamowej lub urządzenia reklamowego umieszczanych na podstawie decyzji, o której mowa w art. 40 ust. 1.

3. W przypadku nabywania gruntów przeznaczonych pod pas drogowy zarząd drogi może wystąpić z wnioskiem o dokonanie podziału lub scalenia i podziału nieruchomości, zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami lub przepisami o scalaniu gruntów.

Art. 23–24. (wygasły)

Rozdział 2a

Zarządzanie tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej

Art. 24a. 1. Zarządzanie tunelem położonym w transeuropejskiej sieci drogowej, będącym na etapie projektowania, budowy lub w użytkowaniu, o długości powyżej 500 m należy do zarządcy drogi, zwanego dalej „zarządzającym tunelem”, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

2. Do długości tunelu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepis art. 13d ust. 2 ustawy.

3. Do obowiązków zarządzającego tunelem należy w szczególności:

- 1) sporządzanie dokumentacji bezpieczeństwa tunelu, o której mowa w art. 24d ust. 1, i jej aktualizowanie;
- 2) sporządzanie sprawozdań z każdego pożaru oraz wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, który wydarzył się w tunelu, i przekazywanie ich w terminie 2 tygodni od wystąpienia pożaru lub wypadku do wojewody, urzędnika zabezpieczenia, służb ratowniczych i Policji;
- 3) organizowanie szkoleń i ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2, dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji we współpracy z urzędnikiem zabezpieczenia oraz Policją;
- 4) przygotowywanie planów bezpieczeństwa określających zasady postępowania w razie pożaru, wypadku, awarii technicznej lub katastrofy budowlanej.

Art. 24b. 1. Wojewoda sprawuje nadzór nad zapewnieniem bezpieczeństwa tunelu, w szczególności przez:

- 1) wydawanie pozwolenia na użytkowanie tunelu;
- 2) wyłączenie z użytkowania lub ograniczenie użytkowania tunelu, jeżeli nie są spełnione wymagania bezpieczeństwa;

- 3) określanie warunków umożliwiających wznowienie użytkowania tunelu;
- 4) przeprowadzanie regularnych badań i kontroli tunelu oraz opracowywanie odnośnych wymagań bezpieczeństwa;
- 5) kontrolę umieszczania w siedzibie urzędnika zabezpieczenia planów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 4;
- 6) określanie procedury natychmiastowego zamknięcia tunelu w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, katastrofy budowlanej lub awarii technicznej;
- 7) kontrolę wprowadzania działań niezbędnych do zwiększenia bezpieczeństwa tunelu;
- 8) przeprowadzanie w tunelu, co najmniej raz na 5 lat, kontroli spełniania wymagań bezpieczeństwa;
- 9) powiadamianie uczestników ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2, o ich terminie, miejscu przeprowadzenia oraz obowiązku wzięcia w nich udziału.

2. W przypadku stwierdzenia, na podstawie sprawozdania, o którym mowa w art. 24a ust. 3 pkt 2, że tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, wojewoda powiadamia zarządzającego tunelem i urzędnika zabezpieczenia o konieczności podjęcia działań zwiększających bezpieczeństwo tunelu.

3. W sytuacji, o której mowa w ust. 2, wojewoda określa warunki użytkowania tunelu lub ponownego otwarcia tunelu, które będą stosowane do czasu wprowadzenia środków zaradczych lub innych ograniczeń.

4. W sytuacji, gdy tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, a podjęte środki zaradcze obejmują zasadniczą zmianę konstrukcji tunelu lub sposobu jego użytkowania, wojewoda przeprowadza analizę ryzyka dla danego tunelu.

5. Opracowując analizę ryzyka, o której mowa w ust. 4, bierze się pod uwagę wszystkie czynniki projektowe, warunki ruchu, mające wpływ na bezpieczeństwo, charakterystykę ruchu drogowego, długość danego tunelu i jego geometrię, a także dobowe natężenie ruchu przejeżdżających samochodów ciężarowych.

Art. 24c. 1. Dla tunelu, o którym mowa w art. 24a ust. 1, zarządzający tunelem, w uzgodnieniu z wojewodą, powołuje urzędnika zabezpieczenia.

2. Urzędnik zabezpieczenia jest niezależny w zakresie wykonywania swoich obowiązków, wynikających z ust. 3, i może wykonywać swoje zadania

w odniesieniu do kilku tuneli położonych na obszarze działania zarządzającego tunelem.

3. Do obowiązków urzędnika zabezpieczenia należy w szczególności:

- 1) koordynacja współpracy zarządzającego tunelem ze służbami ratowniczymi i Policją;
- 2) udział w przygotowaniu planów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 4;
- 3) udział w planowaniu, wdrażaniu i ocenie działań podejmowanych w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub w razie katastrofy budowlanej;
- 4) kontrola przeszkolenia pracowników zarządzającego tunelem oraz udział w organizowaniu ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2;
- 5) wspólna ze służbami ratowniczymi i Policją ocena ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2, sporządzanie sprawozdania zawierającego wnioski z przeprowadzonych ćwiczeń oraz wnioski dotyczące oceny stanu bezpieczeństwa tunelu;
- 6) wydawanie opinii w sprawach oddawania tunelu do użytkowania, polegające w szczególności na opiniowaniu dokumentacji bezpieczeństwa;
- 7) kontrola prawidłowości utrzymania tuneli;
- 8) współdziałanie z właściwymi służbami w ocenie każdego wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub też katastrofy budowlanej tunelu.

Art. 24d. 1. Zarządzający tunelem, sporządzając dokumentację bezpieczeństwa, określa środki zapobiegawcze i ochronne oraz reagowania na potencjalne zdarzenia, konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w tunelu, uwzględniając strukturę ruchu drogowego i inne uwarunkowania związane z konstrukcją i otoczeniem tunelu.

2. Dokumentacja bezpieczeństwa stanowi integralną część dokumentacji tunelu, gromadzonej przez zarządzającego tunelem w związku z procesem inwestycyjnym oraz użytkowaniem tunelu.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, elementy oraz tryb postępowania z dokumentacją bezpieczeństwa, o której mowa

w ust. 1, mając na względzie poszczególne etapy procesu inwestycyjnego oraz etap użytkowania tunelu.

Art. 24e. 1. Ćwiczenia częściowe dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji organizuje się raz w roku.

2. Ćwiczenia w pełnym zakresie są przeprowadzane w każdym tunelu przynajmniej raz na 4 lata.

3. Urzędnik zabezpieczenia przekazuje wojewodzie sprawozdanie, o którym mowa w art. 24c ust. 3 pkt 5.

4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych i minister właściwy do spraw transportu określają, w drodze rozporządzenia, zakres ćwiczeń dla rodzajów ćwiczeń, o których mowa w ust. 1 i 2, mając na uwadze potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelu.

Art. 24f. 1. Wojewoda w trybie art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, na wniosek zarządzającego tunelem, może udzielić odstępstwa od wymagań zawartych w przepisach techniczno-budowlanych, dotyczących warunków bezpieczeństwa w tunelu w przypadku możliwości zastosowania rozwiązań technicznych o wyższych parametrach bezpieczeństwa.

2. Minister właściwy do spraw transportu ocenia zasadność wniosku, a w przypadku pozytywnej oceny przekazuje go Komisji Europejskiej.

3. Jeżeli w terminie 3 miesięcy od dnia przekazania wniosku Komisji Europejskiej, Komisja nie zgłosi sprzeciwu na odstępstwo, minister właściwy do spraw transportu upoważnia wojewodę do udzielenia zgody na odstępstwo. W przypadku sprzeciwu Komisji upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo nie może być udzielone.

Art. 24g. 1. Zarządzający tunelem jest obowiązany przekazywać Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad sprawozdania, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 2, co 2 lata, w terminie do dnia 30 kwietnia roku następnego po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje, co 2 lata, Komisji Europejskiej zbiorczą informację z otrzymanych sprawozdań, o których mowa w ust. 1, ze wskazaniem częstotliwości i przyczyn pożarów oraz wypadków,

w terminie do dnia 30 września roku następnego po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

3. Zbiorcza informacja, o której mowa w ust. 2, zawiera ocenę pożarów i wypadków w tunelach i informacje na temat rzeczywistej roli i skuteczności urządzeń i środków bezpieczeństwa.

Rozdział 2b

Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej

Art. 24h. Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej polega na:

- 1) przeprowadzeniu:
 - a) oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - b) audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg:
 - a) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych,
 - b) ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

Art. 24i. 1. Ocenę wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego przeprowadza się na etapie planowania tej drogi przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, 831 i 961).

2. Przy przeprowadzaniu oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego uwzględnia się:

- 1) liczbę zabitych w wypadkach drogowych oraz liczbę wypadków drogowych na drogach, z których ruch drogowy może zostać przeniesiony na planowaną drogę;
- 2) warianty przebiegu i parametrów planowanej drogi w przypadku budowy drogi oraz rozkład ruchu drogowego na sieci drogowej;
- 3) wpływ planowanej drogi na istniejącą sieć drogową;
- 4) wpływ planowanej drogi na uczestników ruchu drogowego;
- 5) natężenie ruchu drogowego i jego rodzaj;
- 6) czynniki sezonowe i klimatyczne;

- 7) potrzeby uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 8) lokalną aktywność tektoniczną, sejsmiczną oraz możliwość wystąpienia tąpnięć górniczych.

3. Ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego zawiera w szczególności:

- 1) opis planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 2) opis stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego istniejącego oraz jego stanu w przypadku niezrealizowania planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 3) przedstawienie proponowanych i możliwych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 4) analizę wpływu alternatywnych rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 5) porównanie rozwiązań alternatywnych, w tym analizę kosztów i korzyści.

4. Wyniki oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarządca drogi uwzględnia na kolejnych etapach projektowania budowy albo przebudowy drogi.

Art. 24j. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się:

- 1) w ramach opracowywania na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, ich ewentualnego uzupełniania oraz gdy w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyniknie potrzeba przedstawienia nowego wariantu drogi;
- 2) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót;
- 3) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi lub zawiadomieniem o zakończeniu budowy lub przebudowy drogi;
- 4) przed upływem 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

2. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, uwzględnia się w szczególności:

- 1) położenie geograficzne oraz warunki geograficzne, klimatyczne i meteorologiczne;
- 2) lokalizację i rodzaj skrzyżowań;
- 3) ograniczenia ruchu;
- 4) funkcjonalność w ramach sieci drogowej;
- 5) dopuszczalną oraz projektową prędkość pojazdu;
- 6) przekrój poprzeczny, w tym liczbę i szerokość pasów ruchu;
- 7) plan sytuacyjny i profil podłużny;
- 8) ograniczenia widoczności;
- 9) dostępność dla środków publicznego transportu zbiorowego;
- 10) skrzyżowania z liniami kolejowymi;
- 11) projektowane przejścia dla zwierząt i inne urządzenia ochrony środowiska.

3. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uwzględnia się w szczególności:

- 1) oznakowanie pionowe i poziome drogi, na podstawie projektu organizacji ruchu;
- 2) oświetlenie drogi i skrzyżowań;
- 3) urządzenia i obiekty w pasie drogowym;
- 4) sposób zagospodarowania terenów przyległych do pasa drogowego, w tym roślinność;
- 5) uczestników ruchu drogowego oraz ich potrzeby w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 6) sposób dostosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do potrzeb uczestników ruchu drogowego.

4. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, uwzględnia się w szczególności:

- 1) bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i widoczność w różnych warunkach pogodowych oraz porach dnia;
- 2) widoczność oznakowania pionowego i poziomego drogi na podstawie wizji lokalnej w terenie;
- 3) stan nawierzchni drogi.

5. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, uwzględnia się ocenę zachowań uczestników ruchu drogowego i wpływ tych zachowań na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

6. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 3–5, uwzględnia się w razie potrzeby kryteria stosowane przy przeprowadzaniu audytu na etapach wcześniejszych.

Art. 24k. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zespół audytujący, w którego skład wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, który wykonywał lub wykonuje zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego małżonek, krewny i powinowaty do drugiego stopnia, osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli wykonywał lub wykonuje zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

4. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego może przeprowadzać audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego będący pracownikiem jednostki wykonującej zadania zarządcy drogi lub audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego niepozostający w stosunku pracy z jednostką wykonującą zadania zarządcy drogi.

5. W jednostce wykonującej zadania zarządcy drogi zatrudniającej audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego tworzy się wieloosobowe lub jednoosobowe komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Działalnością wieloosobowej komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego kieruje audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwany dalej „kierownikiem komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

7. Kierownik komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego podlega bezpośrednio kierownikowi jednostki, o której mowa w ust. 5, a w Generalnej

Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

8. Kierownik jednostki, o której mowa w ust. 5, a w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zapewnia warunki niezbędne do niezależnego, obiektywnego i efektywnego prowadzenia audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zapewnia organizacyjną odrębność komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

9. Do audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego zatrudnionego w jednoosobowej komórce audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy ustawy dotyczące kierownika komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 24l. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga przedstawienia jego wyniku, na który składają się sprawozdanie oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi.

2. Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi.

3. W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, zarządca drogi jest obowiązany do opracowania uzasadnienia stanowiącego załącznik do wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 24m. 1. Klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej przeprowadza się co najmniej raz na trzy lata.

2. Klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych przeprowadza się, w odniesieniu do natężenia ruchu, dla odcinków dróg pozostających w użytkowaniu nie mniej niż trzy lata.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, metodę dokonywania klasyfikacji, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze liczbę wypadków drogowych, natężenie ruchu, rodzaj ruchu oraz poprawę poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg, a także zmniejszenie kosztów wypadków drogowych.

4. Wyniki klasyfikacji, o których mowa w ust. 1, podlegają ocenie wykonywanej przez zespół ekspertów powoływany przez zarządcę drogi. W skład zespołu ekspertów wchodzi co najmniej jedna osoba posiadająca kwalifikacje i doświadczenie wymienione w art. 24n ust. 2 pkt 4 i 5.

5. Zespół ekspertów, po przeprowadzeniu wizytacji w terenie, przedstawia zarządcy drogi propozycję działań, które należy podjąć w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, mając na uwadze propozycje działań przedstawione po przeprowadzeniu ostatniej klasyfikacji, o której mowa w ust. 1, oraz sprawozdań, o których mowa w art. 130b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

6. Zarządca drogi przeprowadza analizę kosztów i korzyści proponowanych działań, o których mowa w ust. 5. Działania wybrane przez zarządcę drogi są realizowane w ramach dostępnych środków finansowych.

7. Zarządca drogi jest obowiązany do poinformowania uczestników ruchu drogowego o wynikach klasyfikacji, o której mowa w ust. 2, na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

Rozdział 2c

Audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Art. 24n. 1. Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która posiada certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego może uzyskać osoba, która:

- 1) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 2) korzysta z pełni praw publicznych;
- 3) nie została skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 4) posiada wyższe wykształcenie techniczne w zakresie budownictwa drogowego, inżynierii ruchu drogowego lub transportu;
- 5) posiada co najmniej 5-letnią praktykę w zakresie projektowania dróg, inżynierii ruchu drogowego, zarządzania drogami, zarządzania ruchem drogowym lub opiniowania projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego;

6) posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego ma obowiązek stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych na szkoleniach okresowych co najmniej raz na trzy lata.

4. Szkolenia zakończone egzaminem, o których mowa w ust. 2 pkt 6, oraz szkolenia okresowe, o których mowa w ust. 3, przeprowadzają uczelnie, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r. poz. 572, z późn. zm.⁸⁾) oraz instytuty badawcze posiadające kategorię A, działające w zakresie budownictwa drogowego na podstawie ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z 2016 r. poz. 371 i 1079).

5. Uczelnie, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym, powinny posiadać uprawnienia do prowadzenia studiów drugiego stopnia z zakresu budownictwa drogowego.

6. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje, na wniosek kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, na okres trzech lat minister właściwy do spraw transportu, po dostarczeniu przez tego kandydata oświadczenia o spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, oraz dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 3–6.

7. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedłużany na kolejne trzy lata na wniosek audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego po dostarczeniu potwierdzenia ukończenia szkolenia okresowego, o którym mowa w ust. 3, oświadczenia o spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, oraz dokumentu potwierdzającego spełnienie wymogu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3.

8. Minister właściwy do spraw transportu odmawia w drodze decyzji administracyjnej:

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 742 i 1544, z 2013 r. poz. 675, 829, 1005, 1588 i 1650, z 2014 r. poz. 7, 768, 821, 1004, 1146 i 1198, z 2015 r. poz. 357, 860, 1187, 1240, 1268, 1767 i 1923 oraz z 2016 r. poz. 64, 907, 908 i 1010.

- 1) wydania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku niespełnienia któregokolwiek z wymogów, o których mowa w ust. 2;
- 2) przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku niespełnienia któregokolwiek z wymogów, o których mowa w ust. 7.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia zakończonego egzaminem, o którym mowa w ust. 2 pkt 6,
 - 2) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia okresowego, o którym mowa w ust. 3,
 - 3) wzór certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego
- mając na uwadze zapewnienie odpowiedniego poziomu edukacyjnego szkoleń oraz jednolitego wzoru dokumentu.

Art. 24o. Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego traci certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku:

- 1) skazania prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 2) pozbawienia praw publicznych;
- 3) całkowitego lub częściowego ubezwłasnowolnienia.

Rozdział 3

Skrzyżowania dróg z innymi drogami komunikacji lądowej i powietrznej oraz liniowymi urządzeniami technicznymi

Art. 25. 1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg różnej kategorii, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii.

2. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania.

3. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowania autostrady lub drogi ekspresowej z innymi drogami publicznymi, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej.

4. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania, o którym mowa w ust. 3, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania.

Art. 26. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona budowli brzegowych przepraw promowych zlokalizowanych w ciągu drogi wraz z urządzeniami i instalacjami oraz jednostkami przeprawowymi (promami) należy do zarządcy tej drogi.

Art. 27. (uchylony)

Art. 28. 1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei.

2. Do zarządów kolei należy również:

- 1) konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi;
- 2) budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe nad drogami, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza koronę drogi;
- 3) budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia ilości torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów.

Art. 28a. 1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym należy do podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym.

2. Podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z zarządcą drogi warunki wykonania robót na terenie tego torowiska.

Art. 29. 1. Budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi.

3. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem ust. 5. W zezwoleniu na lokalizację zjazdu określa się miejsce lokalizacji zjazdu i jego parametry techniczne, a w zezwoleniu na przebudowę zjazdu – jego parametry techniczne, a także zamieszcza się, w przypadku obu zezwoleń, pouczenie o obowiązku:

- 1) przed rozpoczęciem robót budowlanych:
 - a) dokonania czynności wymaganych przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,
 - b) uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym;
- 2) uzgodnienia z zarządcą drogi projektu budowlanego zjazdu – o ile projekt budowlany jest wymagany.

4. Ze względu na wymogi wynikające z warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia na lokalizację zjazdu lub jego przebudowę albo wydać zezwolenie na lokalizację zjazdu na czas określony.

5. Decyzja o wydaniu zezwolenia na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1, wygasa, jeżeli w ciągu 3 lat od jego wydania zjazd nie został wybudowany.

6. Budowa lub przebudowa zjazdu na podstawie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga uzyskania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Art. 29a. 1. Za wybudowanie lub przebudowę zjazdu:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi,
- 2) o parametrach innych niż określone w zezwoleniu zarządcy drogi – zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalanej zgodnie z art. 40 ust. 4.

2. Karę, o której mowa w ust. 1, zarządca drogi wymierza również za użytkowanie zjazdu po terminie określonym w zezwoleniu zarządcy drogi.

3. Termin płatności kary, o której mowa w ust. 1, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca jej wysokość stała się ostateczna.

Art. 30. Utrzymywanie zjazdów, łącznie ze znajdującymi się pod nimi przepustami, należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi.

Art. 31. (uchylony)

Art. 32. 1. W przypadku gdy budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej przecięcia się z inną drogą transportu lądowego – z wyjątkiem skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn, o którym mowa w art. 28 ust. 1 – wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub urządzeniem typu liniowego (w szczególności linią energetyczną lub telekomunikacyjną, rurociągiem, taśmociągiem) powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi, z zastrzeżeniem ust. 2–4.

2. Koszty przyłączy do urządzeń liniowych w granicach pasa drogowego, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa w całości zarządca drogi, a poza tymi granicami właściciel lub użytkownik urządzeń.

3. Koszty przełożenia urządzeń liniowych w pasie drogowym, wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzenia liniowego, w wysokości odpowiadającej wartości tych urządzeń i przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa zarządca drogi.

4. Jeżeli w wyniku uzgodnień zarządcy drogi z zainteresowaną stroną zostaną wprowadzone ulepszenia urządzeń, koszty tych ulepszeń pokrywa odpowiednio ich właściciel lub użytkownik.

5. Przekazanie przez zarządcę drogi urządzeń, o których mowa w ust. 2–4, wykonanych w pasie drogowym, osobie uprawnionej następuje nieodpłatnie, na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego.

Art. 33. Wykonanie skrzyżowań nowo budowanych lub przebudowywanych obiektów, o których mowa w art. 32 ust. 1, oraz linii kolejowych, powodujące naruszenie stanu istniejącej drogi lub konieczność dokonania zmian elementów drogi, należy do inwestora zlecającego budowę lub przebudowę tych obiektów.

Rozdział 4

Pas drogowy

Art. 34. Odległość granicy pasa drogowego od zewnętrznej krawędzi wykopu, nasypu, rowu lub od innych urządzeń wymienionych w art. 4 pkt 1 i 2 powinna wynosić co najmniej 0,75 m, a dla autostrad i dróg ekspresowych – co najmniej 2 m.

Art. 35. 1. Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego.

2. W planach zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznaczają się pod przyszłą budowę dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

3. Zmianę zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego, w szczególności polegającą na budowie obiektu budowlanego lub wykonaniu innych robót budowlanych, a także zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części, zarządca drogi uzgadnia w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu drogowego spowodowanego tą zmianą.

4. W pasie terenu, o którym mowa w ust. 2, mogą być wznoszone tylko tymczasowe obiekty budowlane oraz urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi. Ich usunięcie w wypadku budowy drogi następuje na koszt właściciela, bez odszkodowania.

5. Nieruchomości położone w pasie, o którym mowa w ust. 2, stanowiące własność Skarbu Państwa, przeznaczone pod przyszłą budowę drogi, nie mogą być zbyte bez zgody właściwego zarządcy drogi.

Art. 36. W przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu, lub bez zawarcia odpłatnej umowy cywilnoprawnej, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c, lub niezgodnie z warunkami tej umowy, właściwy zarządca drogi orzeka, w drodze decyzji administracyjnej, o jego przywróceniu do stanu poprzedniego. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu, wymagającego podjęcia przez właściwy organ nadzoru budowlanego decyzji o rozbiórce obiektu budowlanego.

Art. 37. (uchylony)

Art. 38. 1. Istniejące w pasie drogowym obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu, które nie powodują zagrożenia i utrudnień ruchu drogowego i nie zakłócają wykonywania zadań zarządu drogi, mogą pozostać w dotychczasowym stanie.

2. Przebudowa lub remont obiektów budowlanych lub urządzeń, o których mowa w ust. 1, wymaga zgody zarządcy drogi, a w przypadku gdy planowane roboty są objęte obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę, również uzgodnienia projektu budowlanego.

3. Wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 2, powinno nastąpić w terminie 14 dni od dnia wystąpienia z wnioskiem o taką zgodę. Niezajęcie stanowiska w tym terminie uznaje się jako wyrażenie zgody. Odmowa wyrażenia zgody następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 39. 1. Zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. W szczególności zabrania się:

- 1) lokalizacji obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
- 2) włóczenia po drogach oraz porzucania na nich przedmiotów lub używania pojazdów niszczących nawierzchnię drogi;

- 3) poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia lub w sposób niezgodny z przepisami ruchu drogowego;
- 4) samowolnego ustawiania, zmieniania i uszkodzania znaków drogowych i urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających;
- 5) umieszczania reklam:
 - a) imitujących znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - b) poza obszarem zabudowanym, z wyłączeniem parkingów i miejsc obsługi podróżnych;
- 6) umieszczania urządzeń zastępujących obowiązujące znaki drogowo;
- 7) niszczenia rowów, skarp, nasypów i wykopów oraz samowolnego rozkopywania drogi;
- 8) zaorywania lub zwężania w inny sposób pasa drogowego;
- 9) odprowadzania wody i ścieków z urządzeń melioracyjnych, gospodarskich lub zakładowych do rowów przydrożnych lub na jezdnię drogi;
- 10) wypasania zwierząt gospodarskich;
- 11) rozniecania ognisk w pobliżu drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz przejeżdżania przez nie z otwartym ogniem;
- 12) usuwania, niszczenia i uszkodzania zadrzewień przydrożnych.

1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2014 r. poz. 243, z późn. zm.⁹⁾) oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.

2. (uchylony)

3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam, może nastąpić

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 827 i 1198, z 2015 r. poz. 1069, 1893 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 147, 542, 903 i 904.

wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenie nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 7 lub w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c. Jednakże właściwy zarządca drogi:

- 1) może odmówić wydania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym urządzeń i infrastruktury, o których mowa w ust. 1a, wyłącznie, jeżeli ich umieszczenie spowodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, naruszenie wymagań wynikających z przepisów odrębnych lub miałyby doprowadzić do utraty uprawnień z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg;
- 1a) odmawia wydania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej, jeżeli w kanale technologicznym istnieją wolne zasoby;
- 2) odmawia wydania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym reklam, jeżeli ich umieszczenie mogłoby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń, lub zmniejszenie jej trwałości, lub zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz w przypadkach, gdy reklamy nie spełniają warunków, o których mowa w art. 42a.

3a. W decyzji, o której mowa w ust. 3, określa się w szczególności: rodzaj inwestycji, sposób, miejsce i warunki jej umieszczenia w pasie drogowym oraz pouczenie inwestora, że przed rozpoczęciem robót budowlanych jest zobowiązany do:

- 1) uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych;
- 2) uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu budowlanego obiektu lub urządzenia, o którym mowa w ust. 3;
- 3) uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego, dotyczącego prowadzenia robót w pasie drogowym lub na umieszczenie w nim obiektu lub urządzenia.

3aa. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 3, dotyczy lokalizacji w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej, w decyzji tej określa się dodatkowo, czy w okresie 4 lat od jej wydania planowana jest budowa, przebudowa lub remont odcinka drogi, którego dotyczy decyzja, o ile wynika to wprost z

uchwały budżetowej jednostki samorządu terytorialnego, wieloletniej prognozy finansowej jednostki samorządu terytorialnego, programu wieloletniego wydanego na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.¹⁰⁾) lub planów, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 niniejszej ustawy.

3b. W przypadku gdy właściwy organ nie wyda decyzji, o której mowa w ust. 3, w terminie 65 dni od dnia złożenia wniosku, a w odniesieniu do infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne – w terminie 45 dni od dnia złożenia wniosku, organ wyższego stopnia, a w przypadku braku takiego organu – organ nadzorujący, wymierza temu organowi, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki. Wpływy z kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

3c. Karę pieniężną uiszcza się w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia, o którym mowa w ust. 3b. W przypadku nieuiszczenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 3b, podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3d. Do terminu, o którym mowa w ust. 3b, nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu.

4. Utrzymanie obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 3, należy do ich posiadaczy.

5. Jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia lub obiektu, o którym mowa w ust. 3, koszt tego przełożenia ponosi jego właściciel.

5a. Z zastrzeżeniem art. 32 ust. 3, jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia infrastruktury telekomunikacyjnej umieszczonej w pasie drogowym, koszt tego przełożenia ponosi:

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877, z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269, 1358, 1513, 1830, 1854, 1890 i 2150 oraz z 2016 r. poz. 195.

- 1) zarządca drogi – w przypadku gdy nie upłynęły 4 lata od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych infrastruktury telekomunikacyjnej;
- 2) właściciel infrastruktury telekomunikacyjnej – w przypadku gdy:
 - a) upłynęły 4 lata od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 3,
 - b) na żądanie właściciela wprowadzono ulepszenia w infrastrukturze telekomunikacyjnej,
 - c) infrastruktura telekomunikacyjna została zlokalizowana w pasie drogowym, mimo że zarządca drogi zawarł w decyzji, o której mowa w ust. 3, informację o planowanej w okresie 4 lat budowie, przebudowie lub remoncie odcinka drogi, którego dotyczy decyzja.

6. Zarządca drogi w trakcie budowy lub przebudowy drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym:

- 1) dróg krajowych;
- 2) pozostałych dróg publicznych, chyba że w terminie 60 dni od dnia ogłoszenia informacji, o której mowa w ust. 6a, nie zgłoszono zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego.

6a. Najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o pozwoleniu na budowę albo dniem zgłoszenia przebudowy dróg, o których mowa w ust. 6 pkt 2, zarządca drogi zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o zamiarze rozpoczęcia budowy lub przebudowy drogi i możliwości zgłaszania zainteresowania z udostępnieniem kanału technologicznego, jednocześnie zawiadamiając o tym Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej, zwanego dalej „Prezesem UKE”.

6b. Podmiot, który zgłosi zainteresowanie udostępnieniem przez zarządcę drogi kanału technologicznego, a następnie po jego wybudowaniu nie złoży wniosku, o którym mowa w ust. 7, jest obowiązany zwrócić zarządcy drogi koszty wybudowania kanału technologicznego, o ile nie udostępniono tego kanału innym podmiotom.

6c. Minister właściwy do spraw informatyzacji, na wniosek zarządcy drogi w drodze decyzji, zwalnia zarządcę z obowiązku budowy kanału technologicznego,

jeżeli w pobliżu pasa drogowego istnieje już kanał technologiczny lub linia światłowodowa, posiadające wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub w sytuacji, gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe. W odniesieniu do dróg, o których mowa w ust. 6 pkt 2, zwolnienie następuje przed ogłoszeniem, o którym mowa w ust. 6a.

6d. Niezwłocznie po wybudowaniu kanału technologicznego, a jeszcze przed jego udostępnieniem innym podmiotom, zarządca drogi przekazuje Prezesowi UKE informację o przebiegu nowo zlokalizowanego kanału technologicznego.

6e. Zarządca drogi, na wniosek Prezesa UKE lub przedsiębiorcy telekomunikacyjnego, udziela informacji o kanałach technologicznych zlokalizowanych w pasie drogowym na obszarze jego właściwości.

7. Zarządca drogi udostępnia kanał technologiczny na pisemny wniosek podmiotu, który zgłosił zainteresowanie jego udostępnieniem, w drodze decyzji, w której określa warunki udostępnienia tego kanału.

7a. W przypadku gdy funkcję zarządcy autostrady płatnej pełni spółka, o której mowa w art. 19 ust. 3, albo funkcję zarządcy drogi pełni drogową spółka specjalnego przeznaczenia, o której mowa w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, kanały technologiczne udostępnia się za opłatą, w drodze umowy dzierżawy lub najmu. Przepisy ust. 7h i 7i stosuje się odpowiednio.

7aa. W przypadku niezawarcia umowy, o której mowa w ust. 7a, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o udostępnienie kanału technologicznego każda ze stron może zwrócić się do Prezesa UKE z wnioskiem o wydanie decyzji w sprawie udostępnienia tego kanału. Przepis art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 880, 1045, 1777 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 903) stosuje się odpowiednio.

7ab. Decyzja w sprawie udostępnienia kanału technologicznego określa w szczególności:

- 1) imię i nazwisko oraz adres albo nazwę i adres siedziby wnioskodawcy;
- 2) lokalizację kanału technologicznego;
- 3) zakres udostępnienia kanału technologicznego;
- 4) planowany okres udostępnienia kanału technologicznego;

5) wysokość opłaty za udostępnienie kanału technologicznego oraz sposób jej uiszczania.

7ac. Zarządca drogi odmawia, w drodze decyzji, udostępnienia kanału technologicznego w przypadku braku wolnych zasobów w tym kanale.

7b. (uchylony)

7c. (uchylony)

7d. (uchylony)

7e. (uchylony)

7f. Przepisu art. 40 ust. 3 nie stosuje się do linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych oraz innych urządzeń umieszczanych w kanale technologicznym.

7g. Za udostępnienie kanału technologicznego lub jego części pobiera się opłatę.

7h. Opłatę za udostępnienie kanału technologicznego ustala się jako iloczyn liczby metrów bieżących udostępnionego kanału technologicznego i stawki opłaty za udostępnienie 1 mb kanału technologicznego, pobieranej za każdy rok jego udostępnienia, przy czym za udostępnienie kanału technologicznego na okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni udostępnienia kanału technologicznego.

7i. Stawki opłat za udostępnienie 1 mb kanału technologicznego za każdy rok jego udostępniania nie mogą przekroczyć:

- 1) 7,00 zł – w przypadku rury osłonowej;
- 2) 5,50 zł – w przypadku rury światłowodowej;
- 3) 1,00 zł – w przypadku mikrorury wchodzącej w skład wiązki mikrorur.

7j. Opłatę za udostępnienie kanału technologicznego, za pierwszy rok jego udostępniania, uiszcza się w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o udostępnieniu kanału technologicznego stała się ostateczna, a za lata następne – w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok.

7k. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku o udostępnienie kanału technologicznego, rodzaje dokumentów dołączanych do tego wniosku, wysokość stawek opłat za udostępnienie 1 mb kanału technologicznego oraz sposób obliczania opłaty za częściowe udostępnienie kanału

technologicznego, biorąc pod uwagę poziom uzasadnionych kosztów budowy i eksploatacji kanału technologicznego, jego wypełnienie kablem lub kanalizacją kablową oraz potrzeby rozwoju telekomunikacji, w szczególności w zakresie szerokopasmowego dostępu do Internetu.

8. Wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem i utrzymywaniem kanałów technologicznych, o których mowa w ust. 6, zarządca drogi może powierzyć, w drodze umowy, podmiotowi wyłonionemu w drodze przetargu, z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych lub w trybie określonym w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Art. 40. 1. Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg, wymaga zezwolenia zarządcy drogi, wydanego w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenie nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy:

- 1) prowadzenia robót w pasie drogowym;
- 2) umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
- 3) umieszczania w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam;
- 4) zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione w pkt 1–3.

3. Za zajęcie pasa drogowego pobiera się opłatę.

4. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 4, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień.

5. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego

zajętej przez rzut poziomy urządzenia i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego pobieranej za każdy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym, przy czym za umieszczenie urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim przez okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim.

6. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego albo powierzchni reklamy, liczby dni zajmowania pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego.

6a. Nie pobiera się opłaty za zajęcie pasa drogowego w związku z umieszczaniem w pasie drogowym tablic informujących o nazwie formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 115 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz znaków informujących o formie ochrony zabytków.

6b. Opłatę za zajęcie pasa drogowego, o której mowa w ust. 6, powiększa się, od dnia wprowadzenia opłaty reklamowej przez radę gminy, o wysokość opłaty reklamowej, o której mowa w art. 17a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 716).

7. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala, z uwzględnieniem przepisów o pomocy publicznej, dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 20 zł.

8. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego, z tym że stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł.

9. Przy ustalaniu stawek, o których mowa w ust. 7 i 8, uwzględnia się:

- 1) kategorię drogi, której pas drogowy zostaje zajęty;
- 2) rodzaj elementu zajętego pasa drogowego;
- 3) procentową wielkość zajmowanej szerokości jezdni;
- 4) rodzaj zajęcia pasa drogowego;
- 5) rodzaj urządzenia lub obiektu budowlanego umieszczonego w pasie drogowym.

10. Zajęcie pasa drogowego o powierzchni mniejszej niż 1 m² lub powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego lub urządzenia mniejszej niż 1 m² jest traktowane jak zajęcie 1 m² pasa drogowego.

11. Opłatę, o której mowa w ust. 3, ustala, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy zarządca drogi przy udzielaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego.

12. Za zajęcie pasa drogowego:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi lub bez zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c,
- 2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c,
- 3) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c

– zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalonej zgodnie z ust. 4–6.

13. Termin uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3, oraz kary, o której mowa w ust. 12, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca ich wysokość stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 13a.

13a. Opłatę roczną, o której mowa w ust. 5, za pierwszy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym uiszcza się w terminie określonym w ust. 13, a za lata następne w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok.

14. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a znajdujących się w pasie drogowym. Po zlokalizowaniu awarii prowadzący roboty niezwłocznie zawiadamia o tym zarządcę drogi i w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego.

14a. Zarządca drogi określa, w drodze decyzji administracyjnej, warunki zajęcia pasa drogowego, o którym mowa w ust. 14, oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty, o której mowa w ust. 4.

14b. Za wejście w pas drogowy, o którym mowa w ust. 14, bez zawiadomienia zarządcy drogi, przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego zarządca drogi wymierza karę pieniężną zgodnie z ust. 12.

15. Zajmujący pas drogowy jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki ruchu i przywrócić pas do poprzedniego stanu użyteczności w określonym terminie.

16. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określa warunki niezbędne do udzielania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego na cele, o których mowa w ust. 2, mając na względzie bezpieczeństwo użytkowania i ochronę dróg.

Art. 40a. 1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 i 2, z wyłączeniem opłaty elektronicznej, w art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz kary pieniężne określone w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7 są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

1a. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym opłaty pobierane przez partnera prywatnego, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 2 pkt 1, oraz opłata dodatkowa, o której mowa w art. 13f ust. 1, stanowią przychody partnera prywatnego.

1b. W przypadku powierzenia drogowej spółce specjalnego przeznaczenia pobierania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, mogą one stanowić przychód tej spółki, jeżeli umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, tak stanowi.

2. (uchylony)

3. Środki z opłat i kar gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego,

z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

4. Środki z opłat elektronicznych są przekazywane na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb, sposób i termin wnoszenia opłat elektronicznych oraz ich rozliczania, w tym tryb dokonywania zwrotu nienależnie pobranych opłat elektronicznych,
- 2) tryb i termin przekazywania opłat elektronicznych oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego,
- 3) przypadki, w których ustanawiane jest zabezpieczenie należności z tytułu opłat elektronicznych, oraz formę i sposób jego ustalania,
- 4) wysokość kaucji za wydawane korzystającemu z drogi publicznej urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3

– mając na uwadze sprawny pobór opłat elektronicznych od użytkowników, efektywną obsługę i zabezpieczenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, oraz technologię wykorzystaną w systemie elektronicznego poboru opłat elektronicznych, a także uwzględniając koszty urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3.

Art. 40b. (uchylony)

Art. 40c. (uchylony)

Art. 40d. 1. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat, o których mowa w art. 40 ust. 3, opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7 oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, pobiera się odsetki ustawowe za opóźnienie.

2. Opłaty, o których mowa w art. 40 ust. 3, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie, opłaty, o których mowa w art. 13f ust. 1, oraz kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, wraz z odsetkami

ustawowymi za opóźnienie podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Obowiązek uiszczenia opłat, o których mowa w art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3, oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12, przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone.

Art. 40e. Organ, który udzielił zezwolenia, o którym mowa w art. 40 ust. 1, na cele związane z infrastrukturą telekomunikacyjną, przenosi, w drodze decyzji, na rzecz podmiotu będącego nabywcą tej infrastruktury, na jego wniosek, prawa i obowiązki wynikające z tego zezwolenia.

Art. 40f. 1. W przypadku ustalenia przez organ jednostki samorządu terytorialnego stawek opłat niższych niż stawki opłat, na podstawie których ustalono opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne, właściwy zarządca drogi ustala z urzędu, w drodze decyzji, nową wysokość opłaty.

2. Dla okresu, za który opłata stała się należna jeszcze przed dniem wejścia w życie uchwały jednostki samorządu terytorialnego ustalającej niższe stawki opłat, obowiązuje opłata ustalona w dotychczasowej wysokości.

Art. 41. 1. Po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Minister właściwy do spraw transportu ustala, w drodze rozporządzenia, wykaz:

- 1) dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t,
- 2) dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

– mając na uwadze potrzebę ochrony dróg oraz zapewnienia ruchu tranzytowego.

3. Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.

Art. 42. 1. Zabrania się umieszczania nadziemnych urządzeń liniowych, w szczególności linii energetycznej, telekomunikacyjnej, rurociągu, taśmociągu, wzdłuż pasów drogowych, poza terenem zabudowy, w odległości mniejszej niż 5 m od granicy pasa, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z potrzebami obronnymi i zadaniami na rzecz obronności kraju oraz ochrony środowiska umieszczenie urządzenia liniowego w odległości mniejszej niż określona w ust. 1 może nastąpić za zgodą zarządcy drogi, którą zarządca drogi wydaje inwestorowi przed uzyskaniem pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

3. Urządzenia liniowe, o których mowa w ust. 1, mogą być umieszczane:

- 1) na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi – na skarpach nasypów drogowych, z wyjątkiem nasypów spełniających jednocześnie funkcję wałów przeciwpowodziowych, a w przypadku braku takiej możliwości – na krawędzi korony drogi,
 - 2) na terenach górskich, zalesionych i w parkach narodowych – w pasie drogowym poza koroną drogi
- na warunkach określonych przez zarządcę drogi i za jego zgodą. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

4. Zarządca drogi wydaje zgodę, o której mowa w ust. 3, przed uzyskaniem przez inwestora pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych.

Art. 42a. 1. Widoczna z jezdni przez kierującego pojazdem reklama emitująca światło, umieszczona w pasie drogowym lub w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni, o której mowa w art. 43 ust. 1, musi spełniać wymagania określone w ust. 2 oraz w przepisach wydanych na podstawie ust. 3.

2. W przypadku reklam umożliwiających bieżącą zmianę informacji wizualnej:

- 1) niedopuszczalne jest wyświetlanie ruchomych obrazów;
- 2) niedopuszczalne jest stosowanie efektów wizualnych i przerw pomiędzy kolejno wyświetlanymi informacjami;
- 3) minimalny czas prezentacji informacji wizualnej musi być dłuższy niż 10 sekund.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, maksymalną luminancję powierzchni informacji wizualnej umieszczonej na reklamie emitującej światło, w ciągu dnia i w ciągu nocy, w terenie zabudowy i poza terenem zabudowy, mając na względzie zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Przepisów wydanych na podstawie ust. 3 nie stosuje się do umieszczania w pasie drogowym lub w odległościach od zewnętrznej krawędzi jezdni, o których mowa w art. 43 ust. 1, widocznych z jezdni przez kierującego pojazdem szyldów w rozumieniu art. 2 pkt 16d ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, o ile pole powierzchni bocznej prostopadłościanu opisanego na danej tablicy lub urządzeniu reklamowym emitującym światło jest mniejsze niż 2 m², a najdłuższy bok nie jest dłuższy niż 3 m.

Art. 43. 1. Obiekty budowlane przy drogach oraz niebędące obiektami budowlanymi reklamy umieszczone przy drogach poza obszarami zabudowanymi, powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:

Lp.	Rodzaj drogi	W terenie zabudowy	Poza terenem zabudowy
1	Autostrada	30 m	50 m
2	Droga ekspresowa	20 m	40 m
3	Droga ogólnodostępna		
	a) krajowa	10 m	25 m
	b) wojewódzka, powiatowa	8 m	20 m
	c) gminna	6 m	15 m

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach usytuowanie obiektu budowlanego przy drodze, o której mowa w ust. 1 lp. 3 tabeli, w odległości mniejszej niż określona w ust. 1, może nastąpić wyłącznie za zgodą zarządcy drogi,

wydaną przed uzyskaniem przez inwestora obiektu pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się przy sytuowaniu reklam poza terenem zabudowy.

Rozdział 4a

Inteligentne systemy transportowe

Art. 43a. 1. W przypadku podjęcia przez zainteresowane podmioty, w szczególności zarządców dróg publicznych poszczególnych kategorii, decyzji o wdrażaniu aplikacji ITS lub usług ITS, podmioty te przy ich wdrażaniu stosują przepisy wydane na podstawie ust. 3, mając na uwadze potrzeby w szczególności użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS stosują odpowiednio następujące zasady:

- 1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;
- 2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;
- 3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe;
- 4) wspierania ciągłości usług ITS – zapewnianie ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii Europejskiej; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi;

- 5) zapewniania interoperacyjności – zapewnianie, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;
- 6) wspierania zgodności wstecznej – zapewnianie zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe;
- 7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, w szczególności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;
- 8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu;
- 9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;
- 10) zapewniania jakości określania czasu i położenia – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia;
- 11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe;
- 12) poszanowania spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji może określić, w drodze rozporządzenia:

- 1) po wydaniu przez Komisję Europejską specyfikacji w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS,
- 2) sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS

– mając na uwadze potrzebę zapewnienia skoordynowanego i spójnego wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, zaspokajanie w możliwie szerokim zakresie potrzeb użytkowników ITS oraz uwzględniając zasady, o których mowa w ust. 2.

Rozdział 5

(uchylony)

Rozdział 6

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 48–50. (pominięte)

Art. 51. 1. Z dniem wejścia ustawy w życie:

- 1) grunty państwowe położone poza granicami miast, oddane osobom fizycznym w zamian za grunty zajęte pod budowę dróg publicznych, stają się z mocy prawa własnością tych osób; grunty takie położone w granicach miast przechodzą na własność lub w użytkowanie wieczyste osób fizycznych, stosownie do przepisów szczególnych;
- 2) grunty oddane i zajęte pod drogi publiczne, wybudowane z udziałem czynu społecznego i istniejące w tym dniu, stają się z mocy prawa własnością Państwa.

2. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się do gruntów zajętych pod istniejące drogi publiczne, w odniesieniu do których zostało wszczęte postępowanie wywłaszczeniowe przed dniem wejścia ustawy w życie.

Art. 52. Traci moc ustawa z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych (Dz. U. poz. 90 oraz z 1971 r. poz. 115).

Art. 53. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 października 1985 r.

Załączniki

Załącznik nr 1

(uchylony)

Załącznik nr 2

(uchylony)