



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-79-20

**Druk nr 719**  
Warszawa, 28 października 2020 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

## **- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw<sup>1), 2)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 pkt 26 otrzymuje brzmienie:

„26) transeuropejska sieć drogowa – sieć drogową na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określoną w załączniku I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającej decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.<sup>3)</sup>);”;

2) art. 41 otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, z zastrzeżeniem art. 41a ust. 1 oraz art. 41b ust. 1.

2. Dopuszcza się wprowadzenie albo ustanowienie zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t:

1) po określonej drodze publicznej lub jej odcinku,

2) w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki

– zwanego dalej „zakazem”.

3. Zakaz, o którym mowa w ust. 2:

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi oraz ustawę z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych.

<sup>2)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji uzupełnia wdrożenie dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59, Dz. Urz. WE L 67 z 09.03.2002, str. 47 oraz Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1) w zakresie przepisu art. 3 ust. 1 i art. 7 w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I, w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej – zbiór orzeczeń EU:C:2019:236.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 136 z 09.05.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 3, Dz. Urz. UE LI 128 z 19.05.2017, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 43 z 14.02.2019, str. 1.

1) wymieniony w pkt 1 – wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego;

2) wymieniony w pkt 2 – ustanawia właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały.

4. Wprowadzenie lub ustanowienie zakazu jest dopuszczalne na drogach publicznych lub ich odcinkach, których parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t, spełniających co najmniej jedną z następujących przesłanek:

1) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, na którym znajduje się:

a) forma ochrony przyrody, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, 471 i 1378), lub graniczy z takim obszarem,

b) wyjście:

– ze żłobka lub klubu dziecięcego, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (Dz. U. z 2020 r. poz. 326, 568 i 1747), lub

– z przedszkola w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 910 i 1378), lub

– ze szkoły w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15, lub

– z placówki opiekuńczo-wychowawczej, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej (Dz. U. z 2020 r. poz. 821), do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15,

c) zabytek nieruchomy objęty formą ochrony zabytków, o której mowa w art. 7 pkt 1 lub 1a ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2020 r. poz. 282, 782 i 1378), lub graniczy z takim obszarem;

2) droga lub jej odcinek przebiega przez teren intensywnej zabudowy mieszkaniowej określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku – w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;

- 3) droga lub jej odcinek przebiega przez uzdrowisko albo obszar ochrony uzdrowiskowej w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1662) lub graniczy z takim uzdrowiskiem albo obszarem ochrony uzdrowiskowej;
- 4) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar górniczy w rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1064 i 1339) lub graniczy z takim obszarem;
- 5) droga lub jej odcinek przebiega przez teren zagrożony ruchami masowymi ziemi, o którym mowa w art. 110a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, 1378 i 1565), lub teren, na którym występują te ruchy;
- 6) droga lub jej odcinek przebiega przy obiekcie budowlanym, dla którego wstrząsy lub drgania wynikające z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 t mogą powodować uszkodzenie tego obiektu;
- 7) droga lub jej odcinek graniczy:
  - a) z obszarem, na którym znajduje się szpital w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2020 r. poz. 295, 567 i 1493),
  - b) ze strefą ochronną Pomnika Zagłady, o której mowa w art. 3 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady (Dz. U. z 2015 r. poz. 2120).

5. Wprowadzenie lub ustanowienie zakazu jest dopuszczalne także na drogach publicznych lub ich odcinkach, które:

- 1) nie posiadają chodnika, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych lub przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną oraz
- 2) przebiegają przez obszar, na którym znajduje się wyjście z obiektu wymienionego w ust. 4 pkt 1 lit. b.

6. Zakaz może być wprowadzony lub ustanowiony wyłącznie na drodze publicznej albo jej odcinku, które spełniają wymagania określone w ust. 4 albo 5.

7. Nie można wprowadzić ani ustanowić zakazu na:

- 1) drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi lub jej odcinka do użytkowania;
- 2) drogach publicznych lub ich odcinkach w transeuropejskiej sieci drogowej;
- 3) drogach krajowych lub ich odcinkach, z wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu.

8. Zakazu nie stosuje się do:

- 1) autobusów;
- 2) pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych;
- 3) pojazdów zarządców dróg publicznych oraz podmiotów wykonujących obowiązki zarządcy drogi na jego rzecz z zakresu utrzymania dróg;
- 4) pojazdów Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonujących zadania tych służb lub podmiotów;
- 5) pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i państw sojuszniczych;
- 6) pojazdów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz podmiotów wykonujących na jego rzecz zadania wynikające z ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r. poz. 310, 284, 695, 782, 875 i 1378).

9. Zarządca drogi, z zachowaniem zasad niedyskryminacji, może zwolnić z obowiązku przestrzegania zakazu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, innych użytkowników drogi lub inne rodzaje pojazdów niż wymienione w ust. 8. Informację o zwolnieniu z obowiązku przestrzegania zakazu umieszcza się na znaku drogowym, o którym mowa w ust. 3 pkt 1.

10. Strefa, o której mowa w ust. 2 pkt 2, może obejmować wyłącznie drogi publiczne lub ich odcinki spełniające wymagania, o których mowa w ust. 4 albo 5.

11. Ustanowienie strefy, o której mowa w ust. 2 pkt 2, wymaga uzyskania zgody organów zarządzających drogami i ruchem na drogach publicznych lub ich odcinkach, które mają znajdować się w tej strefie.

12. Organy, o których mowa w ust. 11, uzgadniają projekt uchwały, o której mowa w ust. 3 pkt 2, w terminie 21 dni od dnia otrzymania projektu uchwały. Niezajęcie przez organ stanowiska w tym terminie uznaje się za uzgodnienie projektu uchwały.

13. Uchwała, o której mowa w ust. 3 pkt 2, jest aktem prawa miejscowego i określa:

- 1) drogi publiczne lub ich odcinki objęte strefą, o której mowa w ust. 2 pkt 2, oraz granice tej strefy;
- 2) dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów poruszających się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą, o której mowa w ust. 2 pkt 2.

14. Rada gminy (miasta) może określić w uchwale, o której mowa w ust. 3 pkt 2, wyjątki od stosowania zakazu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż wymienione w ust. 8, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.

15. Granicę strefy, o której mowa w ust. 2 pkt 2, oznacza się znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą.”;

- 3) po art. 41 dodaje się art. 41a–41e w brzmieniu:

„Art. 41a. 1. Na drogowych przejściach granicznych, o których mowa w art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1776), znajdujących się na granicy zewnętrznej w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.<sup>4)</sup>), mogą być wprowadzane zakazy ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej poniżej 11,5 t po drodze publicznej albo jej odcinku znajdujących się w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego określonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 16 ust. 3a tej ustawy.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego.

---

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 251 z 16.09.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 327 z 09.12.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 236 z 19.09.2018, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 135 z 22.05.2019, str. 27.

Art. 41b. 1. Po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa, dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w art. 41 ust. 8.

3. Zarządca drogi, z zachowaniem zasad niedyskryminacji, na drogach, o których mowa w ust. 1, może podnieść dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów wartość dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t albo 10 t w przypadkach uzasadnionych koniecznością:

- 1) zapewnienia niezbędnego dojazdu do nieruchomości;
- 2) prowadzenia robót budowlanych na tej drodze.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, zarządca drogi podnosi wartość dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t albo 10 t za pośrednictwem znaku drogowego.

Art. 41c. 1. Do kontroli przestrzegania przez korzystających z dróg publicznych zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1, a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 i 3, są uprawnieni:

- 1) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
- 2) funkcjonariusze Policji;
- 3) funkcjonariusze Straży Granicznej;
- 4) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej;
- 5) osoby działające w imieniu zarządcy drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- 6) strażnicy gminni (miejscy).

2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, jest przeprowadzana na zasadach i warunkach określonych w przepisach działu V rozdziału 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w sposób określony w tych przepisach.

3. Z kontroli, o której mowa w ust. 1, sporządza się protokół.

4. Protokół podpisują kontrolujący i kontrolowany. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego kontrolujący odnotowuje w protokole kontroli i podaje jej przyczynę.

5. Oryginał protokołu kontroli zatrzymuje kontrolujący, a kopię doręcza się kontrolowanemu.

6. Do protokołu kontroli kontrolowany może wnieść zastrzeżenia.

Art. 41d. 1. Za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3, wymierza się, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wymierza się w wysokości:

- 1) 3000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 10%,
- 2) 6000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,
- 3) 10 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 20%

– w przypadku gdy kontrolujący nie stwierdzi jednoczesnego wykonywania przejazdu po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wymierza się w wysokości:

- 1) 12 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 20%,
- 2) 20 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 20%

– w przypadku gdy kontrolujący stwierdzi jednoczesne wykonywanie przejazdu po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej.

4. Przekroczenia dopuszczalnej wartości nacisku pojedynczej osi napędowej, o których mowa w ust. 2 i 3, ustala się jako różnicę między naciskiem pojedynczej osi napędowej danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku, stwierdzonym przez kontrolującego, a dopuszczalną wartością nacisku pojedynczej osi napędowej obowiązującą na danej drodze lub jej odcinku na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1 albo 3.

5. Przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, zgodnie z ust. 2 nie bierze się pod uwagę zakresu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t.

6. W przypadku gdy naruszenie albo przekroczenie, o którym mowa w ust. 1, stwierdzono w stosunku do więcej niż jednej pojedynczej osi napędowej pojazdu, wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, ustala się na podstawie wartości nacisku pojedynczej osi napędowej o największym przekroczeniu dopuszczalnej wartości nacisku.

7. Decyzję o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego albo zarządca drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, decyzję o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wydaje ponadto właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli komendant straży gminnej (miejskiej). Od decyzji komendanta straży gminnej (miejskiej) przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego.

9. W przypadku gdy strażnik gminny (miejski) w trakcie kontroli, o której mowa w art. 41c ust. 1, stwierdzi naruszenie albo przekroczenie, o którym mowa w ust. 1, oraz jednoczesny przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, przekazuje protokół, o którym mowa w art. 41c ust. 3, właściwemu ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organowi Inspekcji Transportu Drogowego.

10. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:

- 1) podmiot wykonujący przejazd;
- 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1 albo 3, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;

3) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.

11. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.

12. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, jest uiszczana na wskazany w decyzji administracyjnej wyodrębniony rachunek bankowy organu, który ją nałożył, w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna. Koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot.

13. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, zgromadzona na rachunku, o którym mowa w ust. 12, jest przekazywana w terminie 7 dni od dnia jej uiszczenia do budżetu jednostki samorządu terytorialnego, w zarządzaniu której znajduje się droga publiczna lub jej odcinek, na których stwierdzono naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3.

14. W przypadku gdy zostanie stwierdzona okoliczność uzasadniająca nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, 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, kontrolujący pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej. Przepisy art. 13m ust. 3–10 stosuje się odpowiednio.

15. W przypadku naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 3, nie stosuje się art. 92 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 i 1238 oraz z 2020 r. poz. 568, 956, 1086 i 1517).

Art. 41e. Na drogach publicznych nie stosuje się znaków ograniczających dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej innych niż określone w art. 41 ust. 3 pkt 1 i ust. 15 oraz art. 41a ust. 2.”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, 695 i 1298) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 145a dodaje się art. 145ab w brzmieniu:

„Art. 145ab. § 1. Można żądać wznowienia postępowania również w przypadku, gdy zostało wydane orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, które ma wpływ na treść wydanej decyzji.

§ 2. W sytuacji określonej w § 1 skargę o wznowienie wnosi się w terminie jednego miesiąca od dnia publikacji sentencji orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”;

2) w art. 146 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Uchylenie decyzji z przyczyn określonych w art. 145 § 1 pkt 1 i 2 nie może nastąpić, jeżeli od dnia doręczenia lub ogłoszenia decyzji upłynęło dziesięć lat, zaś z przyczyn określonych w art. 145 § 1 pkt 3–8 oraz w art. 145a–145b, jeżeli od dnia doręczenia lub ogłoszenia decyzji upłynęło pięć lat.”;

3) w art. 147 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Wznowienie postępowania z przyczyny określonej w art. 145 § 1 pkt 4 oraz art. 145a–145b następuje tylko na żądanie strony.”;

4) w art. 151 w § 1 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) odmawia uchylenia decyzji dotychczasowej, gdy stwierdzi brak podstaw do jej uchylenia na podstawie art. 145 § 1, art. 145a, art. 145ab lub art. 145b, albo

2) uchyla decyzję dotychczasową, gdy stwierdzi istnienie podstaw do jej uchylenia na podstawie art. 145 § 1, art. 145a, art. 145ab lub art. 145b, i wydaje nową decyzję rozstrzygającą o istocie sprawy.”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 35a otrzymuje brzmienie:

„35a) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku, wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z

- ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;”;
- 2) w art. 64:
    - a) w ust. 2 wyrazy „zezwoleń kategorii I lub kategorii II” zastępuje się wyrazami „zezwolenia kategorii I”,
    - b) w ust. 3 wyrazy „kategorii I–VII” zastępuje się wyrazami „kategorii I–V”,
    - c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kierujący pojazdem nienormatywnym jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać uprawnionym osobom zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.”;
  - 3) uchyla się art. 64a;
  - 4) w art. 64b w ust. 1 wyrazy „kategorii II” zastępuje się wyrazami „kategorii I”;
  - 5) w art. 64c:
    - a) w ust. 1 wyrazy „kategorii III–VI” zastępuje się wyrazami „kategorii II–IV”,
    - b) w ust. 3:
      - w pkt 1 wyrazy „kategorii III” zastępuje się wyrazami „kategorii II”,
      - w pkt 2 wyrazy „kategorii IV–VI” zastępuje się wyrazami „kategorii III i IV”,
    - c) w ust. 4 wyrazy „kategorii III i IV” zastępuje się wyrazami „kategorii II i III”,
    - d) w ust. 5 wyrazy „kategorii IV” zastępuje się wyrazami „kategorii III” oraz wyrazy „kategorii III” zastępuje się wyrazami „kategorii II”,
    - e) uchyla się ust. 6,
    - f) w ust. 8 uchyla się zdanie drugie,
    - g) w ust. 9 wyrazy „kategorii V i VI” zastępuje się wyrazami „kategorii IV”;
  - 6) w art. 64d w ust. 1 wyrazy „kategorii VII” zastępuje się wyrazami „kategorii V” oraz wyrazy „kategorii I–VI” zastępuje się wyrazami „kategorii I–IV”;
  - 7) w art. 64e wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przepisy art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 i 3 i art. 64b–64d nie dotyczą.”;
  - 8) w art. 64ea wyrazy „kategorii VII” zastępuje się wyrazami „kategorii V”;
  - 9) w art. 64f ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustala się maksymalną wysokość stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w:

    - 1) kategorii I – 120 zł;
    - 2) kategorii II – 2400 zł;
    - 3) kategorii III – 3600 zł;

- 4) kategorii IV – 5800 zł;
- 5) kategorii V na jednokrotny przejazd:
  - a) pojazdu, którego wymiary przekraczają wielkości ustalone dla kategorii II i III i którego naciski osi i masa nie są większe od dopuszczalnych – 600 zł,
  - b) w pozostałych przypadkach – 2000 zł.”;
- 10) w art. 64g w ust. 1:
  - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) starostę – do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego, za zezwolenia kategorii I i II;”
  - b) w pkt 2 wyrazy „kategorii III” zastępuje się wyrazami „kategorii II”
  - c) w pkt 3 wyrazy „kategorii IV–VII” zastępuje się wyrazami „kategorii III–V”
  - d) w pkt 4 wyrazy „kategorii VII” zastępuje się wyrazami „kategorii V”;
- 11) w art. 129:
  - a) w ust. 2 pkt 2b otrzymuje brzmienie:

„2b) sprawdzania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1;”
  - b) w ust. 4b pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia;”;
- 12) w art. 129b:
  - a) w ust. 2 w pkt 2 w lit. d kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) nacisku osi.”
  - b) w ust. 3 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9–11 w brzmieniu:

„9) sprawdzenia nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;  
10) używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania nacisku osi pojazdu;  
11) uniemożliwiania jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalny nacisk osi.”
  - c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W celu dokonania sprawdzenia nacisku osi pojazdu strażnicy gminni (miejscy), mający prawo jazdy odpowiedniej kategorii, mogą kierować tym pojazdem.”;

13) w art. 129d:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Osoby działające w imieniu zarządcy drogi mogą także wykonywać, w obecności strażnika gminnego (miejskiego), kontrolę ruchu drogowego w stosunku do pojazdów w zakresie przestrzegania przepisów o nacisku osi.”,

b) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 1 i 1a, osoby działające w imieniu zarządcy drogi są upoważnione do:”;

14) w art. 140aa po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

„3b. Kary, o której mowa w ust. 1, za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej nie nakłada się, w przypadku gdy kontrolujący stwierdził jednoczesne naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, albo przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3 tej ustawy.”;

15) w art. 140ab w ust. 1:

a) w pkt 1 wyrazy „kategorii I i II” zastępuje się wyrazami „kategorii I”,

b) w pkt 2 wyrazy „kategorii III–VI” zastępuje się wyrazami „kategorii II–IV”,

c) w pkt 3 wprowadzenie do wyliczenia oraz lit. a i b otrzymują brzmienie:

„za brak zezwolenia kategorii V:

a) 6000 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,

b) 10 000 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,”

d) w pkt 7 wyrazy „kategorii VII” zastępuje się wyrazami „kategorii V”;

16) załącznik nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej ustawy.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 272 po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Można żądać wznowienia postępowania również w przypadku, gdy zostało wydane orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, które ma wpływ na treść wydanego orzeczenia. Przepis § 2 stosuje się odpowiednio, z tym że termin do wniesienia skargi o wznowienie postępowania biegnie od dnia publikacji sentencji orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”;

2) w art. 285 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się, jeżeli skarga o wznowienie postępowania została oparta na podstawie wznowienia określonej w art. 272 § 1, 2a i 3.”.

**Art. 5.** W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430 i 1747) w art. 24 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i dróg gminnych, w szczególności dostosowanie ich do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, oraz zachowanie jednorodności sieci dróg powiatowych i dróg gminnych pod względem spełniania tych standardów;”.

**Art. 6.** 1. Postępowania w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I, o której mowa w art. 64a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się.

2. Opłata, o której mowa w art. 64a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, jest zwracana podmiotowi, który złożył wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia umorzenia postępowania.

**Art. 7.** 1. Do postępowań w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii II–VII, o których mowa w art. 64b–64d ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Postępowania w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, o których mowa w art. 64c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, obejmujące wyłącznie możliwość ruchu pojazdu o naciskach osi

nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się.

3. Opłata, o której mowa w art. 64c ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, jest zwracana podmiotowi, który złożył wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 2, w terminie 14 dni od dnia umorzenia postępowania.

4. W przypadku gdy wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, o których mowa w art. 64c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, złożony i nierozpatrzony przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obejmuje możliwość ruchu pojazdu o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz inne przekroczenia wymiarów lub masy całkowitej, właściwy organ pomija wniosek w zakresie nacisków osi oraz wydaje zezwolenie w pozostałym zakresie objętym wnioskiem.

**Art. 8.** W przypadku stwierdzenia braku zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, w odniesieniu do którego nie wszczęto postępowania w sprawie nałożenia kary za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 1 i art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, z wyjątkiem art. 140ab ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 3, który stosuje się w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 9.** Postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I, o której mowa w art. 64a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczęte na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się.

**Art. 10.** 1. Postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, o których mowa w art. 64c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, obejmujące wyłącznie brak zezwolenia na przejazd pojazdu o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, wszczęte na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się.

2. Postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, o których mowa w art. 64c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, obejmujące brak zezwolenia na przejazd pojazdu o:

- 1) naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz
  - 2) innych niż określone w pkt 1 przekroczeniach wymiarów lub masy całkowitej
- wszczęte na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się w zakresie określonym w pkt 1.

**Art. 11.** 1. Do postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W przypadku postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII, o której mowa w art. 64d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przekroczenie dopuszczalnej wartości na oś, na podstawie którego określa się wysokość kary pieniężnej, o której mowa w art. 140ab ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, ustala się jako różnicę między naciskiem pojedynczej osi napędowej danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku a dopuszczalnym naciskiem osi określonym w lp. 7 załącznika nr 1 do ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 12.** Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 3, obejmujące zezwolenie na przejazd pojazdu o wymiarach lub masie całkowitej przekraczających dopuszczalne wielkości, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

**Art. 13.** 1. Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących decyzji w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I, o której mowa w art. 64a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i

niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Opłata, o której mowa w art. 64a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, jest zwracana podmiotowi, który złożył wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia, w którym orzeczenie sądu administracyjnego skutkujące koniecznością zwrotu opłaty stało się prawomocne.

**Art. 14.** 1. Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących decyzji w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii II–VII, o których mowa w art. 64b–64d ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących decyzji w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, o których mowa w art. 64c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, obejmujących wyłącznie możliwość ruchu pojazdu o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Opłata, o której mowa w art. 64c ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, jest zwracana podmiotowi, który złożył wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 2, w terminie 14 dni od dnia, w którym orzeczenie sądu administracyjnego skutkujące koniecznością zwrotu opłaty stało się prawomocne.

**Art. 15.** Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I, o której mowa w art. 64a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wydanych na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 16.** 1. Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, o których mowa w art. 64c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu

dotychczasowym, obejmujących wyłącznie brak zezwolenia na przejazd pojazdu o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, wydanych na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, o których mowa w art. 64c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, obejmujących brak zezwolenia na przejazd pojazdu o:

- 1) naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz
  - 2) innych niż określone w pkt 1 przekroczeniach wymiarów lub masy całkowitej
- wydanych na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w zakresie określonym w pkt 1 stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

**Art. 17.** 1. Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W przypadku postępowań przed sądami administracyjnymi w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII, o której mowa w art. 64d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przekroczenie dopuszczalnej wartości na oś, na podstawie którego określa się wysokość kary pieniężnej, o której mowa w art. 140ab ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, ustala się jako różnicę między naciskiem pojedynczej osi napędowej danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku a dopuszczalnym naciskiem osi określonym w lp. 7 załącznika nr 1 do ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 18.** 1. W sprawie zakończonej decyzją ostateczną dotyczącą:

- 1) zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego albo
  - 2) nałożenia kary pieniężnej za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia, o którym mowa w pkt 1, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia
- w zakresie przejazdu dokonanego w okresie od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy można żądać wznowienia postępowania w związku z orzeczeniem przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej niezgodności przepisów krajowych nakładających obowiązek posiadania zezwoleń umożliwiających poruszanie się po drogach publicznych pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t z dyrektywą Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59, Dz. Urz. WE L 67 z 09.03.2002, str. 47 oraz Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1).

2. Wznowienia, o którym mowa w ust. 1, można żądać niezależnie od trasy przejazdu pojazdu lub miejsca jego załadunku lub rozładunku.

3. W sytuacji określonej w ust. 1 skargę o wznowienie wnosi się w terminie jednego miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Wznowienie postępowania następuje tylko na żądanie strony.

4. Skarga o wznowienie postępowania zawiera:

- 1) oznaczenie organu, który wydał decyzję, o której mowa w ust. 1;
- 2) datę i numer decyzji, o której mowa w ust. 1;
- 3) oznaczenie strony albo stron decyzji, o której mowa w ust. 1.

5. W przypadku gdy wznowienia postępowania żąda podmiot, który wstąpił w prawa lub obowiązki wynikające z decyzji, o której mowa w ust. 1, załącza on ponadto dowody potwierdzające następstwo prawne.

6. Uchylenie albo zmiana decyzji z przyczyny określonej w ust. 1 nie może nastąpić, jeżeli od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy upłynęło pięć lat.

7. W przypadku gdy w wyniku wznowienia postępowania, o którym mowa w ust. 1, wydana zostanie decyzja skutkująca koniecznością zwrotu środków zapłaconych lub ściągniętych od strony w wyniku wykonania decyzji ostatecznej, o której mowa w ust. 1, w decyzji tej określa się również kwotę podlegającą zwrotowi wraz z odsetkami.

8. Odsetki ustala się za okres od dnia zapłaty lub ściągnięcia tej kwoty od strony do dnia wydania decyzji skutkującej koniecznością zwrotu środków zapłaconych lub ściągniętych od strony w wyniku wykonania decyzji ostatecznej, o której mowa w ust. 1, w wysokości jak dla zaległości podatkowych.

9. Zwrot następuje w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja skutkująca koniecznością zwrotu środków zapłaconych lub ściągniętych od strony w wyniku wykonania decyzji ostatecznej, o której mowa w ust. 1, stała się ostateczna z:

- 1) budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego – w przypadku gdy środki z tytułu uiszczonej opłaty albo nałożonej kary wpłynęły do tego budżetu na podstawie art. 64g ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym albo art. 140ae ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3;
- 2) Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, 278, 1087 i 1747) – w przypadku gdy środki z tytułu uiszczonej opłaty albo nałożonej kary wpłynęły do tego funduszu na podstawie art. 64g ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym albo art. 140ae ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3.

10. Postępowania wszczęte na podstawie działu II rozdziału 12 i rozdziału 13 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, 695 i 1298) w sprawach zakończonych decyzjami ostatecznymi, o których mowa w ust. 1, w związku z orzeczeniem Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej, o którym mowa w ust. 1, i niezakończone decyzją ostateczną lub prawomocną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stają się postępowaniami w sprawie wznowienia postępowania, do których stosuje się ust. 2 i 6–9.

11. W zakresie nieuregulowanym w ust. 1–10, do postępowań, o których mowa w ust. 1 i 10, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

**Art. 19. 1.** W sprawie określonej w art. 18 ust. 1 zakończonej prawomocnym orzeczeniem sądu administracyjnego można żądać wznowienia postępowania przed tym sądem w związku z orzeczeniem przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej niezgodności przepisów krajowych nakładających obowiązek posiadania zezwoleń umożliwiających poruszanie się po drogach publicznych pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t z dyrektywą Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu

krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.

2. Wznowienia, o którym mowa w ust. 1, można żądać niezależnie od trasy przejazdu pojazdu lub miejsca jego załadunku lub rozładunku.

3. W sytuacji określonej w ust. 1 skargę o wznowienie wnosi się w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Wznowienie postępowania następuje tylko na żądanie strony.

4. Wznowienia, o którym mowa w ust. 1, nie można żądać po upływie pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

5. W przypadku gdy w wyniku wznowienia postępowania, o którym mowa w ust. 1, wydane zostanie prawomocne orzeczenie skutkujące koniecznością zwrotu środków zapłaconych lub ściągniętych od strony w wyniku wykonania decyzji ostatecznej albo prawomocnego orzeczenia, o którym mowa w ust. 1, w orzeczeniu tym określa się również kwotę podlegającą zwrotowi wraz z odsetkami.

6. Odsetki ustala się za okres od dnia zapłaty lub ściągnięcia tej kwoty od strony do dnia wydania prawomocnego orzeczenia skutkującego koniecznością zwrotu środków zapłaconych lub ściągniętych od strony w wyniku wykonania decyzji ostatecznej albo prawomocnego orzeczenia, o którym mowa w ust. 1, w wysokości jak dla zaległości podatkowych.

7. Zwrot następuje w terminie 14 dni od dnia, w którym orzeczenie skutkujące koniecznością zwrotu środków zapłaconych lub ściągniętych od strony w wyniku wykonania decyzji ostatecznej albo prawomocnego orzeczenia, o którym mowa w ust. 1, stało się prawomocne z:

- 1) budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego – w przypadku gdy środki z tytułu uiszczonej opłaty albo nałożonej kary wpłynęły do tego budżetu na podstawie art. 64g ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym albo art. 140ae ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3;
- 2) Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym – w przypadku gdy środki z tytułu uiszczonej opłaty albo nałożonej kary wpłynęły do tego funduszu na podstawie art. 64g ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym albo art. 140ae ust. 2 ustawy zmienianej w art. 3.

8. W zakresie nieuregulowanym w ust. 1–7, do postępowania, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325).

**Art. 20.** Znaki kierunku i miejscowości wskazujące numer i rodzaj (kategorię) drogi, oznaczające zarazem dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu poruszającego się tą drogą, zgodnie z art. 41 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, umieszczone na drogach publicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą pozostać na drogach publicznych do czasu ustalenia organizacji ruchu przewidującej wymianę tych znaków.

**Art. 21.** W przypadku gdy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy przeprowadza się nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, o którym mowa w art. 21 ust. 1 lub 4 ustawy zmienianej w art. 5, do oceny tych wniosków stosuje się art. 24 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 22.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2, art. 4, art. 18 i art. 19, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Załącznik  
do ustawy  
z dnia  
(poz. )

## KATEGORIE ZEZWOLEŃ NA PRZEJAZD POJAZDU NIENORMATYWNEGO

Zezwolenie	Pojazdy nienormatywne	Drogi
Kategoria I	a) o długości, wysokości, naciskach osi oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych, b) o szerokości nieprzekraczającej 3,5 m;	publiczne, z wyjątkiem ekspresowych i autostrad
Kategoria II	a) o naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych, b) o szerokości nieprzekraczającej 3,2 m, c) o długości nieprzekraczającej: – 15 m dla pojedynczego pojazdu, – 23 m dla zespołu pojazdów, d) o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m;	publiczne
Kategoria III	a) o rzeczywistej masie całkowitej oraz naciskach osi nie większych od dopuszczalnych, b) o szerokości nieprzekraczającej 3,4 m, c) o długości nieprzekraczającej: – 15 m dla pojedynczego pojazdu, – 23 m dla zespołu pojazdów, – 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach, d) o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m;	krajowe
Kategoria IV	a) o szerokości nieprzekraczającej: – 3,4 m dla drogi jednojezdniowej, – 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A i S, b) o długości nieprzekraczającej: – 15 m dla pojedynczego pojazdu, – 23 m dla zespołu pojazdów,	publiczne

	<ul style="list-style-type: none"><li>- 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,</li><li>c) o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m,</li><li>d) o rzeczywistej masie całkowitej nieprzekraczającej 60 t,</li><li>e) o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych;</li></ul>	
Kategoria V	<ul style="list-style-type: none"><li>a) o wymiarach oraz rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I-IV,</li><li>b) o naciskach osi przekraczających wielkości dopuszczalne.</li></ul>	wyznaczona trasa wskazana w zezwoleniu

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel wprowadzanych zmian

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych) orzekł, iż nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na podstawie przepisów art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą Rady 96/53/WE”, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r., w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do dyrektywy Rady 96/53/WE.

Wyrok TSUE dotyczy kwestii przekroczenia przez pojazdy ciężkie jednego z parametrów pojazdów możliwych do naruszenia tj. nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. TSUE uznał obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku osi do 11,5 t za sprzeczny z przepisami dyrektywy Rady 96/53/WE.

W związku z powyższym konieczne jest podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do usunięcia lub modyfikacji niezgodnych z prawem unijnych przepisów krajowych.

Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

- 1) ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087);
- 2) ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, 695 i 1298);
- 3) ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517);
- 4) ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325);
- 5) ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430 i 1747).

Efektom projektu ustawy będzie pełne wdrożenie wyroku TSUE i zapewnienie zgodności

krajowego ustawodawstwa z przepisami dyrektywy Rady 96/53/WE, co oznacza zapewnienie możliwości poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po drogach publicznych w Polsce bez konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego. Dokonanie zmian ustawowych jest konieczne w celu usunięcia lub modyfikacji niezgodnych z prawem unijnych przepisów krajowych i nie może zostać zrealizowane w inny sposób.

Jednocześnie należy zauważyć, iż zgodnie z danymi GUS (stan na 31 grudnia 2018 r.) dróg publicznych w Polsce jest ogółem 424 563,90 km, w tym:

- 1) dróg krajowych jest 19 403,10 km;
- 2) dróg samorządowych jest 405 160,80 km.

W zakresie dróg krajowych obecnie sieć dróg krajowych, które są dopuszczone do ruchu pojazdów o nacisku do 11,5 t/oś wynosi ok. 54% sieci dróg krajowych w Polsce. Przy czym należy zauważyć, iż drogi krajowe, mimo że stanowią tylko ok. 5% dróg w sieci dróg publicznych, przenoszą aż 60% całego ruchu drogowego (czyli drogi samorządowe, stanowiące ok. 95% dróg publicznych, przenoszą tylko 40% ruchu drogowego). W związku z tym również ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t odbywa się zasadniczo po sieci dróg krajowych.

Natomiast w zakresie dróg samorządowych należy zauważyć, iż zdecydowana większość dróg publicznych w Polsce to drogi samorządowe, które liczą ok. 405 160,80 km i tym samym stanowią ok. 95% dróg publicznych w Polsce. Na tych drogach samorządy, poprzez wprowadzenie organizacji ruchu na danej drodze publicznej i zastosowanie odpowiednich znaków drogowych, mogą dopuścić ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednakże resort infrastruktury nie posiada danych dotyczących długości dróg samorządowych, na których dopuszczony jest ruch ww. pojazdów ciężkich.

W związku z powyższym, obecnie odsetek sieci dróg publicznych w Polsce, na których dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t wynosi ok. 3% i są to drogi krajowe.

Jednocześnie należy zauważyć, iż ww. dyrektywa Rady 96/53/WE nie obliguje państw członkowskich do dostosowania dróg publicznych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a jedynie do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu. W trakcie postępowania przed TSUE kwestia ta była podnoszona przez Komisję Europejską. Polska również zwracała uwagę na fakt, iż bez unowocześnienia (przebudowy/rozbudowy/remontu) droga, po której zostanie dopuszczony ruch pojazdów ciężkich, ulegnie szybszej degradacji. W praktyce zaś szybsze zużycie i degradacja

nieprzystosowanej do ruchu ciężkiego drogi publicznej, bez zabiegów modernizacyjnych, oznacza doprowadzenie jej w krótkim czasie do stanu zagrażającego bezpiecznemu użytkowaniu. Niemniej jednak nie znalazło to zrozumienia ani w Komisji Europejskiej, ani w Trybunale Sprawiedliwości UE.

Tym samym projektowane przepisy ustawy nie wymagają od zarządców dróg publicznych dostosowania dróg publicznych (ich przebudowy/rozbudowy/remontu) do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Natomiast w przypadku gdy na danej drodze publicznej nastąpi zwiększenie ruchu ww. pojazdów ciężkich wówczas może, ale nie musi, istnieć konieczność przeprowadzania częstszych remontów tych dróg lub ich odcinków.

Należy zauważyć, iż projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami ww. dyrektywy, przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Jedynym ustawowo określonym wyjątkiem są drogi gruntowe, po których dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t. Obecnie w Polsce nadal ok. 120 607 km dróg publicznych posiada nawierzchnię gruntową (stanowią one ok. 29% wszystkich dróg publicznych w Polsce). Drogi te nie spełniają wymogów nośności. Ze względów bezpieczeństwa dla samych kierujących tymi pojazdami nie powinien odbywać się na nich również ruch pojazdów ciężkich. Ponadto nie jest możliwe zasadniczo otwarcie tych dróg do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t ze względu na ograniczenia techniczne. Jednakże z uwagi na konieczność zapewnienia dojazdu pewnym rodzajom pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej wyższym niż 8 t projekt ustawy przewiduje możliwość podniesienia wartości dopuszczalnego nacisku na drodze gruntowej za pośrednictwem znaków drogowych.

Dodatkowo *projekt ustawy* przewiduje możliwość wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t:

- po określonej drodze publicznej lub jej odcinku – wówczas zakaz wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego,
- w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki – wówczas zakaz ustanawia właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały.

Jednocześnie *projekt ustawy* przewiduje, iż wprowadzenie lub ustanowienie zakazu ruchu po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek tzn.:

- parametrów technicznych lub stanu technicznego konstrukcji nawierzchni jezdni niedostosowanych do poruszania się pojazdów ciężkich, tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz
- okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ, tzn.: droga lub jej odcinek przebiega lub jej przebieg graniczy z obszarem, na którym znajduje się forma ochrony przyrody.

Biorąc powyższe pod uwagę należy wyjaśnić, iż po wejściu w życie ustawy, co do zasady przewiduje się, iż dróg publicznych w Polsce, po których dopuszczony będzie ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t będzie ok. 303 956,9 km co stanowić będzie ok. 70% wszystkich dróg publicznych w Polsce (z 424 563,90 km wszystkich dróg publicznych odejmujemy 122 658 km dróg publicznych gruntowych). Natomiast niezależnie od powyższego samorządy będą mogły wprowadzać ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek. Przy czym konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ograniczy możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich zgodnie z przepisami UE.

## **II. Obecny stan prawny w dziedzinie, która ma być unormowana**

Zgodnie z obowiązującym art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3. W myśl zaś ust. 2 i 3 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.

Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone w ww. rozporządzeniu, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.

Natomiast przejazd pojazdu (zarejestrowanego w Polsce lub w innych państwach, w tym w państwach członkowskich) o dopuszczalnym nacisku na oś 11,5 t poza siecią dróg, które spełniają wymogi dla dopuszczenia maksymalnego nacisku na oś do 11,5 t, jest przejazdem

pojazdu nienormatywnego i wymaga uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego.

Pojazd nienormatywny zgodnie z art. 2 pkt 35a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, to pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy. Ruch pojazdu nienormatywnego na podstawie art. 64 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, dozwolony jest pod warunkiem uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii (I–VII), wydawanego w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ. Wymiary, masa, naciski osi pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I–VII oraz drogi, po których pojazdy te mogą się poruszać, określone są w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*.

Odnosząc się do kwestii wymogu posiadania specjalnego zezwolenia umożliwiającego poruszanie się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po drogach publicznych w Polsce, należy wyjaśnić, iż obecnie obowiązujący system uzyskiwania i wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego w Polsce został wprowadzony ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1321).

Przejazd pojazdu nienormatywnego jest dozwolony po uzyskaniu zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ. Przejazd takiego pojazdu wymaga:

- 1) przestrzegania warunków przejazdu określonych w zezwoleniu;
- 2) pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego przez pilota, w przypadku gdy pojazd przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości: długość – 23 m, szerokość – 3,2 m, wysokość – 4,5 m, rzeczywistą masę całkowitą – 60 t;
- 3) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem nienormatywnym.

Ponadto zabrania się przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I lub kategorii II.

W celu ujednoczenia procedury wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz. U. poz. 764) został

określony: sposób i tryb wydawania zezwoleń, warunki wyznaczania trasy przejazdu oraz kryteria ustalania warunków przejazdu pojazdu nienormatywnego, w tym przejazdu przez most lub wiadukt, warunki dystrybucji blankietów zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego oraz wzory zezwoleń i dokumentów związanych z ich wydawaniem. Wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I–VII może złożyć zainteresowany podmiot (np. wykonujący przejazd drogowy, organizator transportu, spedytor, załadowca, nadawca, odbiorca lub posiadacz pojazdu nienormatywnego). Wzór wniosku został określony w załącznikach nr 1 – 4 do ww. rozporządzenia. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia. Na podstawie poprawnie wypełnionego wniosku, wraz z wniesioną opłatą, uprawniony organ wydaje zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego, a w przypadku gdy pojazd wjeżdża na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zezwolenie w kategorii III i IV wydaje naczelnik urzędu celnego, na podstawie ustnego zgłoszenia wnioskującego.

Przepisy art. 64a ust. 3, art. 64b ust. 3, art. 64c ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4 oraz art. 64d ust. 4, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uprawniają do wydawania zezwoleń:

- 1) zarządcę drogi – dla zezwoleń kategorii I (na odcinek drogi pozostający w jego własności):
  - w kategorii I – na drogi gminne, powiatowe lub wojewódzkie wskazane w zezwoleniu dla pojazdu nienormatywnego:
    - a) przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
    - b) przy szerokości, długości, wysokości oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej;
- 2) starostę dla zezwoleń kategorii II i III, właściwego ze względu na siedzibę wnioskodawcy lub miejsce rozpoczęcia przejazdu):
  - w kategorii II – na drogi publiczne z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad dla nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej:
    - a) przy przekroczeniach dopuszczalnej szerokości nie więcej niż 3,50 m,
    - b) przy długości, wysokości, naciskach osi oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych;
  - w kategorii III – na drogi publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla pojazdu nienormatywnego:
    - a) przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,

- b) przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m w przypadku pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów,
  - c) przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
  - d) przy naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych;
- 3) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) dla zezwoleń kategorii IV – VII:

- w kategorii IV – na drogi krajowe dla pojazdu nienormatywnego:
  - a) przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
  - b) przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m dla pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów. Dla zespołów pojazdów o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m,
  - c) przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
  - d) przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
  - e) przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,
- w kategorii V – na drogi publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla pojazdu nienormatywnego:
  - a) przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
  - b) przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m dla pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów. Dla zespołów pojazdów o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m,
  - c) przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
  - d) przy naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla tych dróg,
  - e) przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej niż 60 t,
- w kategorii VI – na drogi krajowe zgodnie z dołączonym wykazem dróg przez GDDKiA, po których przejazd może być realizowany, dla pojazdu nienormatywnego:
  - a) przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
  - b) przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m dla pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów. Dla zespołów pojazdów o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m,
  - c) przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,

- d) przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
- e) przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej niż 60 t,
- w kategorii VII – po wyznaczonej trasie na terytorium RP, dla pojazdu nienormatywnego:
  - a) o wymiarach oraz rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I–VI,
  - b) o naciskach osi przekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;
- 4) naczelnika urzędu celno-skarbowego w przypadku gdy pojazd nienormatywny wjeżdża na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
  - a) dla zezwoleń kategorii III – na drogi publiczne,
  - b) dla zezwoleń kategorii IV – na drogi krajowe;
- 5) prezydenta miasta na prawach powiatu – dla zezwoleń w kategorii VII – na jednokrotny lub wielokrotny przejazd, jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową.

Zezwolenie kategorii I na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane w celu umożliwienia dojazdu do i ze wskazanego w zezwoleniu miejsca i uprawnia do ruchu po drodze wskazanej w zezwoleniu. Wydając zezwolenie kategorii I, zarządca drogi wydaje także jego wypis lub wypisy w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych określonych we wniosku o wydanie zezwolenia.

Zezwolenia kategorii III–VI na przejazd pojazdu nienormatywnego są wydawane na wskazany we wniosku okres: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy. Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wykonującego przejazd, bez wskazania pojazdu, którym przejazd będzie wykonywany. Do zezwolenia kategorii VI organ wydający zezwolenie (GDDKiA) dołącza wykaz dróg krajowych, po których może odbywać się przejazd pojazdu nienormatywnego.

Zezwolenie kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I–VI.

Zezwolenie kategorii VII może być wydane, pod warunkiem że:

- 1) ładunek jest niepodzielny;
- 2) uzyskano na przejazd zgodę zarządcy drogi, właściwego dla trasy przejazdu;
- 3) istnieją możliwości wyznaczenia trasy przejazdu zapewniającej bezpieczeństwo oraz efektywność ruchu drogowego, a w szczególności:

- a) natężenie ruchu umożliwia bezpieczny przejazd pojazdu nienormatywnego,
- b) stan technicznej sprawności budowli usytuowanych w ciągu rozpatrywanej trasy przejazdu, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, umożliwia przejazd,
- c) przejazd nie stwarza zagrożenia stanu technicznego obiektów budowlanych położonych w pobliżu trasy przejazdu.

Zezwolenie może być wydane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po drogach publicznych w wyznaczonym czasie, na trasie wyznaczonej w zezwoleniu. Zezwolenie na jednokrotny przejazd jest ważne – 14 dni, a na wielokrotny przejazd – 30 dni, liczonych od dnia wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w art. 64f ust. 1 określa maksymalne stawki opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Natomiast wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego (nie przekracza maksymalnej stawki wskazanej w ustawie) w poszczególnych kategoriach określona jest w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego (Dz. U. poz. 366). Wysokość tej opłaty w poszczególnych kategoriach zezwoleń uzależniona jest od okresu, na jaki będą wydawane zezwolenia i stopnia oddziaływania przejazdu pojazdu nienormatywnego na infrastrukturę drogową.

### **III. Szczegółowe przedstawienie projektowanych zmian**

Na wstępie należy wyjaśnić, iż od momentu wydania wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 pojazd o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t nie jest już pojazdem nienormatywnym w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, na przejazd którego należy uzyskać specjalne zezwolenie i uiścić stosowną opłatę, o ile nie przekracza innych wymiarów np. długości, szerokości czy też rzeczywistej masy całkowitej. Należy zatem odróżnić to, iż projektowane w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zmiany dotyczą poruszania się po drogach publicznych w Polsce pojazdu normatywnego tzn. pojazdu, którego nacisk pojedynczej osi napędowej jest nie większy niż 11,5 t. Natomiast ruch pojazdów nienormatywnych, tzn. tych które przekraczają inne wymiary pojazdu, nadal będzie wynikał z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany:

## **1. Art. 1 projektu ustawy – zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych**

Na wstępie należy wyjaśnić, iż w odnośniku drugim informującym o wdrażaniu przez projekt ustawy przepisów dyrektywy Rady 96/53/WE oraz o zakresie tego wdrażania, wskazana została metryczka dyrektywy obowiązująca na dzień wydania wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, tzn. Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59, Dz. Urz. WE L 67 z 09.03.2002, str. 47 oraz Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1.

1) pkt 2 nadaje nowe brzmienie art. 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:

- a) w ust. 1 została określona generalna zasada dopuszczająca ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce.
- b) ust. 2 i 3 przewidują możliwość wprowadzenia albo ustanowienia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t:
  - po określonej drodze publicznej lub jej odcinku – wówczas zakaz wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego,
  - w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki – wówczas zakaz ustanawia właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały.

Przy czym ustawa jednoznacznie przesądza w projektowanym ust. 6, iż ww. zakaz może być wprowadzony lub ustanowiony wyłącznie tylko na tej drodze publicznej albo tym odcinku tej drogi, który spełnia wymagania określone w ust. 4 albo w ust. 5 (ustawowe przesłanki do jego wprowadzenia). Przepis ma zapobiec sytuacjom, w których zakaz zostanie wprowadzony lub ustanowiony na całej długości drogi publicznej lub jej odcinka, pomimo że przesłanki dla jego wprowadzenia dotyczą tylko ściśle określonego odcinka lub fragmentu odcinka tej drogi, który przebiega przez obszar lub teren określony ww. przepisach albo graniczy z takim obszarem lub terenem. W konsekwencji znaki zakazu będą mogły zostać ustanowione wyłącznie na początku i końcu drogi lub odcinka drogi spełniającego wymagania z ust. 4 albo ust. 5.

W zakresie wprowadzania ww. zakazu na określonej drodze publicznej lub jej odcinku przez zarządcę drogi będą miały zastosowanie obowiązujące przepisy dotyczące umieszczania znaków drogowych na drogach publicznych. Kwestie zmiany w organizacji ruchu i kosztów z tym związanych wynikają z obowiązujących już zasad ogólnych wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz jej aktów wykonawczych. Zatem

wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784) podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 tego rozporządzenia organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami określonymi w § 11) na własny koszt zarząd drogi. Zatem najpierw zarządca drogi przygotowuje projekt organizacji ruchu, który w dalszej kolejności musi zatwierdzić organ zarządzający ruchem, a następnie zarządca drogi umieszcza znak drogowy w określonym miejscu drogi publicznej zgodnie z uprzednio zatwierdzonym projektem organizacji ruchu. Jednocześnie realizacja projektowanych przepisów ustawy w zakresie oznakowania wymagać będzie zmiany obowiązujących aktów wykonawczych wynikających z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym m. in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych.

- c) Projektowany art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. – o drogach publicznych – przewiduje, iż co do zasady wprowadzenie lub ustanowienie zakazu ruchu po danej drodze lub drogach publicznych lub ich odcinkach pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:
- parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t, zwanych dalej „pojazdami ciężkimi”, oraz
  - okoliczności, w której droga lub jej odcinek przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ.

Zgodnie zatem z projektem wprowadzenie lub ustanowienie zakazu jest dopuszczalne na drogach publicznych lub ich odcinkach, których parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t, spełniających co najmniej jedną z następujących przesłanek:

- 1) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, na którym znajduje się:

- a) forma ochrony przyrody, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, 471 i 1378), lub graniczy z takim obszarem,
- b) wyjście:
- ze żłobka lub klubu dziecięcego, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (Dz. U. z 2020 r. poz. 326, 568 i 1747) lub
  - z przedszkola w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 910 i 1378), lub
  - ze szkoły w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15, lub
  - z placówki opiekuńczo-wychowawczej, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej (Dz. U. z 2020 r. poz. 821), do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15,
- c) zabytek nieruchomy objęty formą ochrony zabytków, o której mowa w art. 7 pkt 1 lub 1a ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2020 r. poz. 282, 782 i 1378), lub graniczy z takim obszarem;
- 2) droga lub jej odcinek przebiega przez teren intensywnej zabudowy mieszkaniowej określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku – w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;
- 3) droga lub jej odcinek przebiega przez uzdrowisko albo obszar ochrony uzdrowiskowej w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1662) lub graniczy z takim uzdrowiskiem albo obszarem ochrony uzdrowiskowej;
- 4) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar górniczy w rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1064 i 1339) lub graniczy z takim obszarem;
- 5) droga lub jej odcinek przebiega przez teren zagrożony ruchami masowymi ziemi, o którym mowa w art. 110a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, 1378 i 1565), lub teren, na którym występują te ruchy;

6) droga lub jej odcinek przebiega przy obiekcie budowlanym, dla którego wstrząsy lub drgania wynikające z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 t mogą powodować uszkodzenie tego obiektu;

7) droga lub jej odcinek graniczy:

a) z obszarem, na którym znajduje się szpital w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2020 r. poz. 295, 567 i 1493),

b) ze strefą ochronną Pomnika Zagłady, o której mowa w art. 3 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady (Dz. U. z 2015 r. poz. 2120).

Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni, jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi.

W zakresie przesłanki pierwszej, która zawsze musi zaistnieć w przypadku wprowadzania ograniczenia w ruchu pojazdów ciężkich, tzn. parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż przesłanka ta wynikać będzie przede wszystkim z parametrów technicznych jezdni, według których została wybudowana, które określają przepisy wykonawcze do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, tzn.:

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 oraz z 2019 r. poz. 1643)
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z 2010 r. poz. 408, z 2012 r. poz. 608, z 2013 r. poz. 528, z 2014 r. poz. 858, z 2015 r. poz. 331 oraz z 2019 r. poz. 1642),

jak również z faktycznego stanu technicznego konstrukcji nawierzchni jezdni, który jest kontrolowany na bieżąco przez zarządcę drogi. Należy bowiem zauważyć, iż do zarządcy drogi publicznej w myśl art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych należy w szczególności:

- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,
- 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;
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników.

Zatem zarządca drogi jako podmiot zarządzający drogą ma obowiązek podejmowania decyzji i dokonywania czynności mających na celu zapewnienie m.in. bezpieczeństwa użytkownika. Są to czynności zmierzające do utrzymania nieruchomości w stanie niepogorszonym oraz takie, które prowadzą do uzasadnionego inwestowania w nieruchomość. Na podstawie przeprowadzanych okresowych kontroli stanu drogi, ze szczególnym uwzględnieniem jego wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego zarządca drogi ma wiedzę zarówno o warunkach technicznych samej drogi jak i stanie jej jezdni czyli jej właściwościach fizycznych, technicznych np. stopniu zużycia nawierzchni jezdni. Jednocześnie ww. obowiązki wymuszają na zarządcy drogi szczególną dbałość o stan nawierzchnię drogi w taki sposób, aby użytkownik drogi mógł poruszać się w sposób bezpieczny i nie zagrażający jego zdrowiu i życiu. Tym samym wiedzę o warunkach technicznych drogi jak również o stanie jej jezdni posiada zawsze zarządca drogi, który jako wyspecjalizowany organ odpowiedzialny za bezpieczeństwo dróg publicznych, posiada z urzędu informacje pozwalające na podejmowanie decyzji związanych z wprowadzaniem ograniczeń w poruszaniu się pojazdów ciężkich. Ocena czy w danym indywidualnym przypadku zachodzi przesłanka, w wyniku której można ograniczyć ruch pojazdów ciężkich, tzn. stan jezdni nie jest dostosowany do ruchu pojazdów ciężkich, dokonuje zarządca drogi w świetle przeprowadzanych ustaleń faktycznych z kontroli drogi i odpowiednich przepisów prawa materialnego dotyczących warunków technicznych dróg publicznych.

Reasumując, ww. przesłanka dotycząca warunków technicznych i stanu jezdni jest przesłanką konieczną (główną), która musi zaistnieć zawsze gdy ma zostać wprowadzone ograniczenie w ruchu pojazdów ciężkich. Jednocześnie łącznie z przesłanką główną musi zaistnieć co najmniej jedna z pozostałych przesłanek wymienionych w projektowanym art. 41 ust. 4 pkt 1–7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Tym samym zaproponowane rozwiązanie ograniczające możliwość wprowadzania zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych lub ich odcinkach pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej

powyżej 10 t albo powyżej 8 t jest zgodne z art. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE. Zgodnie z tym przepisem „*Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla stosowania obowiązujących przepisów drogowych w każdym Państwie Członkowskim i ograniczających ciężar i/lub wymiary pojazdów na niektórych drogach lub obiektach inżynieryjnych – niezależnie od państwa rejestracji lub dopuszczenia do ruchu takich pojazdów. Obejmuje to również możliwość nakładania lokalnych ograniczeń na maksymalne dopuszczalne wymiary i/lub ciężary pojazdów, które mogą być używane, w przypadku gdy infrastruktura nie jest przystosowana do długich i ciężkich pojazdów, w określonych obszarach lub na określonych drogach, takich jak centra miast, małe wioski lub miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.*”. Powyższy przepis dopuszcza wprawdzie możliwość stosowania przez państwa członkowskie zakazów przekraczania dopuszczalnego nacisku na oś, ale jednocześnie uzależnia ich wprowadzanie od łącznego spełnienia dwóch przesłanek, to jest braku przystosowania infrastruktury oraz wyznaczenia obszaru bądź drogi, na którym zakaz będzie obowiązywał. Tylko w takim przypadku będziemy mieli do czynienia z zakazem o charakterze lokalnym, a więc zgodnym z art. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE. Jednocześnie TSUE zwrócił uwagę, iż w art. 7 akapit drugi tej dyrektywy wymienione zostały przykłady sytuacji, w których mogą być stosowane określone w jej art. 7 akapit pierwszy ograniczenia. W ocenie projektodawcy wymienienie w przedmiotowym przepisie obszarów takich jak centra miast czy miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym jednoznacznie przesądza o tym, że ograniczenia stosowane przez państwa członkowskie mogą dotyczyć jedynie tych dróg, które przebiegają przez lub graniczą z obszarami, terenami czy obiektami szczególnie narażonymi na negatywne skutki ruchu ciężkiego. Mając powyższe na względzie, zaproponowana w projekcie regulacja zapewnia zgodność stosowanych rozwiązań z rzezonym art. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE.

Jednocześnie w zakresie mechanizmów kontroli wprowadzanych zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t należy wyjaśnić, iż w zakresie kontroli podejmowanych przez radę gminy (miasta) uchwał ustanawiających strefę zakazującą ruchu pojazdów ciężkich zastosowanie znajdują obowiązujące przepisy rozdziału 10 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 i 1378), określającego zasady nadzoru nad działalnością gminną. Zgodnie z art. 85 tej ustawy nadzór nad działalnością gminną sprawowany jest na podstawie kryterium zgodności z prawem. Organami nadzoru są Prezes Rady Ministrów i wojewoda, a w zakresie spraw finansowych – regionalna izba obrachunkowa. W myśl zaś art. 90 i art. 91 wójt obowiązany jest do przedłożenia wojewodzie uchwał rady gminy w ciągu 7 dni od dnia ich

podjęcia. Uchwała lub zarządzenie organu gminy sprzeczne z prawem są nieważne. O nieważności uchwały lub zarządzenia w całości lub w części orzeka organ nadzoru w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia doręczenia uchwały lub zarządzenia, w trybie określonym w art. 90. Organ nadzoru, wszczynając postępowanie w sprawie stwierdzenia nieważności uchwały lub zarządzenia albo w toku tego postępowania, może wstrzymać ich wykonanie. Jednocześnie należy pamiętać, iż w myśl art. 101 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym każdy, czyj interes prawny lub uprawnienie zostały naruszone uchwałą lub zarządzeniem, podjętymi przez organ gminy w sprawie z zakresu administracji publicznej, może zaskarżyć uchwałę lub zarządzenie do sądu administracyjnego. Przepisu tego nie stosuje się, jeżeli w sprawie orzekał już sąd administracyjny i skargę oddalił.

Jeśli chodzi o kwestię nadzoru w zakresie zakazu ruchu pojazdów ciężkich wprowadzonego przez zarządcę drogi należy wyjaśnić, że przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym określają właściwe organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem. Zgodnie z § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:

- 1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
  - a) zgodności z obowiązującymi przepisami,
  - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

Należy pamiętać, iż podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 ww. rozporządzenia organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami określonymi w § 11) na własny koszt zarząd drogi. Zatem najpierw zarządca drogi przygotowuje projekt organizacji ruchu, który w dalszej kolejności musi zatwierdzić organ zarządzających ruchem, a następnie zarządca drogi umieszcza znak drogowy w określonym miejscu drogi publicznej zgodnie z uprzednio zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.

- d) W projektowanym art. 41 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- wprowadza się przepis określający dodatkową przesłankę do wprowadzenia ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich.

Zgodnie z projektem, wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężkich możliwe będzie także na takich drogach publicznych lub ich odcinkach, które jednocześnie spełniają dwa warunki tzn.:

- dana droga lub jej odcinek nie posiada chodnika, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych lub przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną oraz
- ta sama droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, na którym znajdują się wyjście ze żłobka, klubu dziecięcego, szkoły, przedszkola lub placówki opiekuńczo-wychowawczej – do których uczęszczają dzieci w wieku do 15 lat.

Przy czym ww. zakaz może być wprowadzony lub ustanowiony wyłącznie na tym odcinku drogi publicznej albo fragmencie odcinka tej drogi, który spełnia ustawowe przesłanki do jego wprowadzenia (przesłanki określone w projektowanym ust. 4 albo w ust. 5). Regulacja zawarta w projektowanym ust. 5, jest jedynym przypadkiem, w którym zakaz może zostać wprowadzony niezależnie od tego jaki standard techniczny posiada dana droga.

Obowiązek zagwarantowania przez państwo ochrony prawa do życia i zdrowia człowieka (art. 38 oraz art. 68 ust. 1 Konstytucji) musi być również należycie rozważony w kontekście wprowadzenia słusznych środków w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób w miejscach publicznych w szczególności dzieci. Brak podstawowej infrastruktury drogowej chroniącej uczestników ruchu drogowego tzn. brak chodnika, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych lub przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną, w przypadku obiektów do których uczęszczają dzieci do lat 15, stanowi oczywiste zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu, co w przypadku ruchu pojazdów ciężkich i braku możliwości wprowadzania ograniczenia ruchu ciężkiego może budzić wątpliwości natury konstytucyjnej, wynikające odpowiednio z art. 38 oraz art. 68 ust. 1 Konstytucji (ochrona życia i zdrowia człowieka).

- e) W projektowanym art. 41 ust. 7–9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych proponuje się wprowadzenie wyjątków od możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich zarówno o charakterze przedmiotowym, jak i podmiotowym.

Projekt ustawy przewiduje zatem, iż ww. zakazu ruchu nie stosuje się na:

- drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej przez okres 5 lat od

dnia oddania do użytkowania drogi co zasadniczo pokrywa się z tzw. okresem trwałości projektu,

- drogach publicznych lub ich odcinkach w transeuropejskiej sieci drogowej,
- drogach krajowych lub ich odcinkach, z wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu.

Zakazu ruchu nie stosuje się ponadto do określonych kategorii pojazdów:

- autobusów,
- pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych,
- pojazdów zarządców dróg publicznych oraz podmiotów wykonujących obowiązki zarządcy drogi na jego rzecz z zakresu utrzymania dróg,
- pojazdów Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanego przez Służbę Celno-Skarbową oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonującego zadania tych służb lub podmiotów,
- pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i państw sojusznicznych,
- pojazdów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz podmiotów wykonujących na jego rzecz zadania wynikające z ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

Należy bowiem zauważyć, iż w pewnych przypadkach (np. drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA), jak również w stosunku do pewnych pojazdów (np. pojazdy biorące udział w akcjach ratowniczych) zakaz ruchu po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów ciężkich nie powinien być stosowany. Tym samym projektowane ust. 7 i 8 wskazują zamknięte katalogi wyjątków od możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich, zarówno o charakterze przedmiotowym, jak i podmiotowym. Z proponowanych przepisów będą jednoznacznie wynikały przypadki, w których wprowadzony na danych drogach lub drodze zakaz ruchu pojazdów ciężkich nie będzie miał zastosowania. Jednocześnie w projektowanym w art. 41 ust. 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych proponuje się wprowadzenie możliwości wyłączenia przez zarządcę drogi ze stosowania znaku zakazu ruchu pojazdów ciężkich (wprowadzonego zgodnie z ust. 2 pkt 1 ustawy), innych użytkowników drogi i inne pojazdy niż określone w ust. 8. Zarządca drogi podejmując określoną decyzję powinien przestrzegać zasady

niedyskryminacji. Przewiduje się, że w sytuacji gdy zaistnieje konieczność dojazdu pojazdu ciężkiego do konkretnej nieruchomości np. w związku z robotami budowlanymi prowadzonymi na konkretnej nieruchomości lub dojazdu śmieciarki lub pojazdów na pola uprawne to wówczas zarządca drogi na podstawie zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem organizacji ruchu wprowadzi odpowiednie wyłączenie, tzn. pod znakiem określającym zakaz ruchu pojazdów ciężkich umieści tabliczkę wyłączającą niektórych użytkowników lub niektóre pojazdy spod obowiązującego zakazu. Może to być zmiana organizacji ruchu czasowa np. na czas robót budowlanych na konkretnej posesji lub też stała np. dojazd do konkretnej nieruchomości. Możliwość stosowania tabliczek pod znakiem drogowym wynika z już obowiązujących przepisów dotyczących znaków i sygnałów drogowych. Zgodnie z § 2 ust. 4 i 4a rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310) napis lub symbol umieszczony na tabliczce pod znakiem drogowym stanowi integralną część znaku. Napis podany na tabliczce może określać:

- 1) okres obowiązywania znaku;
- 2) okres wyłączenia określonego tabliczką uczestnika ruchu lub rodzaju pojazdu;
- 3) uczestnika ruchu, część drogi lub rodzaj pojazdu, których znak dotyczy albo nie dotyczy.

f) Projektowane w art. 41 kolejne ust. 10 – 14 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych określają zasady ustanawiania strefy, w której obowiązywać będzie zakaz ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t.

Zgodnie z projektowanym ust. 10 strefę, w której obowiązywać będzie zakaz ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t, zwany dalej „zakazem ruchu”, ustanowić może rada gminy (miasta), jeśli wszystkie drogi publiczne znajdujące się w tej strefie spełniają wymagania określone w art. 41 ust. 4 lub ust. 5, tzn. można wprowadzić na tych drogach ograniczenia w ruchu pojazdów ciężkich. Tym samym strefa nie może obejmować dróg publicznych, które ustawowo wyłączone zostały spod możliwości wprowadzenia ograniczeń w ruchu (tzn. nie może obejmować dróg, o których mowa w ust. 7, czyli np. dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA). Jednocześnie należy wyjaśnić, iż na terenie jednej gminy możliwe będzie ustanowienie więcej niż jednej strefy, przy czym każda ze stref nie może obejmować dróg, o których mowa w ust. 7.

Wyjątek stanowią drogi ustawowo wyłączone spod „zakazu ruchu”, tzn. drogi określone w art. 41 ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych np. drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA czy też drogi wybudowane ze środków UE.

W projektowanym art. 41 ust. 11 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych proponuje się, aby ustanowienie ww. strefy wymagało uzyskania zgody zarówno zarządców tych dróg publicznych lub ich odcinków na których planowane jest ustanowienie zakazu ruchu, jak i organów zarządzających ruchem na tych drogach lub odcinkach dróg. Tym samym w przypadku gdy rada gminy (miasta) będzie planowała ustanowienie strefy obejmującej swym zasięgiem drogi różnych kategorii wówczas konieczne będzie uzyskanie zgody każdego z zarządców dróg, jak i każdego organu zarządzającego ruchem na objęcie danej drogi publicznej zakazem ruchu.

W projektowanym art. 41 ust. 12 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przewiduje się przepis zgodnie z którym ww. organy uzgadniać będą projekt uchwały ustanawiającej strefę zakazu ruchu pojazdów ciężkich. Uzgodnienie powinno zostać dokonane w terminie 21 dni od dnia otrzymania projektu uchwały. Zaś niezajęcie przez organ stanowiska w tym terminie uznane będzie za uzgodnienie projektu uchwały. Tym samym organy uzgadniające będą oceniały całość uchwały, której elementy jednoznacznie określa ustawa. Brak uzgodnienia uniemożliwi przyjęcie uchwały w proponowanym brzmieniu.

Zgodnie z projektowanym przepis art. 41 ust. 13 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych rada gminy (miasta) w uchwale ustanawiającej strefę powinna określić:

- drogi publiczne lub ich odcinki objęte strefą „zakazu ruchu” oraz granicę tej strefy,
- dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów poruszających się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą tzn. przypisanie do każdej drogi publicznej lub jej odcinka objętej strefą dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej albo do 10 t albo do 8 t.

Ponadto w projektowanym ust. 14 przewiduje się możliwość określenia przez radę gminy (miasta) w uchwale wyjątków od stosowania „zakazu ruchu” w strefie w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż wymienione w ust. 8, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości. Należy wyjaśnić, iż podstawową cechą przejrzystości jest czytelność i zrozumiałość oraz możliwość merytorycznego odczytania intencji działań organu przez potencjalnych, prawidłowo poinformowanych odbiorców. W omawianym przypadku będą to podmioty wykonujące przejazd, jak i organy kontrolujące przestrzeganie zakazu ograniczającego dopuszczalny nacisk osi w ustanowionej strefie. W tym kontekście

przejrzystość może być więc rozumiana jako transparentność. Pojęcie przejrzystości dotyczy tego, co wydaje się jasne, oczywiste i co można zrozumieć bez wątpliwości i dwuznaczności. Natomiast zasada niedyskryminacji wymaga, aby sytuacje porównywalne nie były traktowane w sposób odmienny, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że tego rodzaju traktowanie jest obiektywnie uzasadnione. Zatem dyskryminacja przede wszystkim oznacza sytuację, w której dana osoba traktowana jest mniej korzystnie ze względu na określoną cechę niż jest, była lub byłaby traktowana inna osoba w porównywalnej sytuacji. Jednocześnie, w celu uniknięcia wątpliwości w zakresie faktycznego ustanowienia zakazu ruchu w ust. 15 proponuje się, aby granicę strefy, oznaczać znakami drogowymi wskazującymi dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych objętych tą strefą.

3) dodaje się nowe art. 41a – art. 41e w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych: Projektowany art. 41a ust. 1 i 2 – wskazuje, że na drogowych przejściach granicznych, o których mowa w art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1776), znajdujących się na granicy zewnętrznej w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.), mogą być wprowadzane zakazy ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej poniżej 11,5 t po drodze publicznej albo jej odcinku znajdujących się w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego określonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 16 ust. 3a tej ustawy. W konsekwencji, proponowany art. 41a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych nie będzie stanowić podstawy do wprowadzenia ograniczeń dopuszczalnego nacisku na pojedynczą oś pojazdu na granicy państwowej z innymi państwami członkowskimi UE. Omawiany przepis ma jednocześnie na celu wyraźne wskazanie, że na granicy państwowej RP, stanowiącej zewnętrzną granicę UE, mogą być wprowadzane ograniczenia dopuszczalnego nacisku na oś, do których nie stosuje się przesłanek określonych w art. 41 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dodatkowo w ust. 2 jednoznacznie wskazano, iż zakaz wprowadza, tzn. dokonuje czynności technicznej ustawienia znaku na postawie zatwierdzonej organizacji ruchu, właściwy zarządca drogi. Tym samym kierujący pojazdem ciężkim jadący do konkretnego przejścia granicznego zostanie poinformowany o tym, iż z uwagi na ograniczenia naciskowe w państwie sąsiednim nie powinien kierować się do danego przejścia granicznego. Powyższy przepis jest konieczny ze względu na ograniczenia w ruchu

na terenie przejścia granicznego lub granicy państwowej ustalone przez państwo sąsiadujące z Polską, a nie należące do Unii Europejskiej.

Projektowany art. 41b dodawany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przewiduje ustawowe wyłączenie dróg publicznych gruntowych, tj. dróg o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa, z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 t. Na tych drogach dopuszczony będzie więc z mocy ustawy wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t. Proponowane rozwiązanie zostało uzgodnione z przedstawicielami Komisji Europejskiej, odpowiedzialnymi za weryfikację prawidłowości wdrożenia przez Polskę wyroku TSUE w sprawie C-127/17. Co istotne, omawiany wyjątek od zasady nie będzie wymagał ustawienia znaków na drogach wskazanych w art. 41b ust. 1. Ograniczenie dopuszczalnego nacisku na pojedynczą oś będzie tu miało zastosowanie z mocy samej ustawy. Przedmiotowego wyłączenia nie stosuje się przy tym do pojazdów, o których mowa w ww. art. 41 ust. 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, tzn. np. do pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych. Jednocześnie wprowadzono przepis ust. 3 i 4 uprawniające zarządcę drogi do podniesienia wartości dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 t albo do 11,5 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Proponuje się zatem, aby z zachowaniem zasad niedyskryminacji, na drogach, o których mowa w ust. 1, można było podnieść dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów wartość dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t albo 10 t w przypadkach uzasadnionych koniecznością:

- 1) zapewnienia niezbędnego dojazdu do nieruchomości;
- 2) prowadzenia robót budowlanych na tej drodze.

Należy zauważyć, iż z uwagi na fakt, iż ok 29% dróg publicznych w Polsce to nadal drogi gruntowe, przy których mogą znajdować się np. zakłady pracy, sklepy, centra handlowe jak i dojazdy do pól uprawnych – wymagające dojazdu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej większym niż 8 t – zasadne jest wprowadzenie przepisu umożliwiającego wyłączenie ustawowego ograniczenia naciskowego. Przepis ten daje zatem możliwość dopuszczenia ruchu pojazdów o wyższym niż 8 t dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej w przypadku gdy zaistnieje potrzeba wprowadzenia np. czasowej zmiany organizacji ruchu na danej drodze gruntowej w związku z budową domu do dopuszczenia ruchu cięższego.

Jako, że projektowana ustawa wprowadza możliwość wprowadzania przez uprawnione organy określonych zakazów poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej, a także ustala dopuszczalny nacisk tej osi na drogach gruntowych, konieczne jest wprowadzenie w art. 41c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przepisów, które umożliwią organom administracji państwowej egzekucję omawianych regulacji. W pierwszej kolejności należy przesądzić, że administracyjnoprawne zakazy i ograniczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczego nacisku pojedynczej osi napędowej przewidziane w niniejszym projekcie ustawy podlegają kontroli przez uprawnionych przedstawicieli organów państwa. Mamy tu bowiem do czynienia ze specjalnym rodzajem kontroli, która nie jest tożsama z kontrolą ruchu drogowego. Zakazy i ograniczenia będące przedmiotem kontroli wynikać bowiem będą z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a nie przepisów o ruchu drogowym. Nie we wszystkich przypadkach konieczne będzie tu umieszczenie znaku drogowego w celu wprowadzenia lub ustanowienia zakazu albo ograniczenia (np. dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na drogach gruntowych będzie obowiązywał z mocy samej ustawy), a nawet jeśli taki znak będzie konieczny – będzie to tylko jeden z elementów koniecznych dla prawidłowego wprowadzenia lub ustanowienia zakazu albo ograniczenia (np. ustanowienie strefy, o której mowa w art. 41 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wymaga ponadto wydania odpowiedniej uchwały przez jednostkę samorządu terytorialnego). Nie będzie to zatem kontrola ruchu drogowego wynikająca z zastosowanego na danej drodze publicznej określonego znaku drogowego. W konsekwencji, dla uniknięcia wątpliwości co do podmiotów uprawnionych do przeprowadzania kontroli zakazów, o których mowa w projektowanej nowelizacji, konieczne jest wymienienie tych podmiotów. W art. 41c ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przewidziano, że do kontroli przestrzegania zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1, a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 oraz ust. 3, uprawnieni są:

- 1) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
- 2) funkcjonariusze Policji;
- 3) funkcjonariusze Straży Granicznej;
- 4) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej;
- 5) osoby działające w imieniu zarządcy drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- 6) strażnicy gminni (miejscy).

Powyższy katalog kontrolujących jest w zakresie pkt 1–5 tożsamy z obowiązującym katalogiem podmiotów uprawnionych do kontroli dopuszczalnego nacisku na osi pojazdu wynikającego z przepisów o ruchu drogowym. Jedynym dodatkowym podmiotem, który otrzyma uprawnienie do kontroli nacisków będzie straż gminna (miejska), co jest uzasadnione faktem, że ograniczenia nacisków pojedynczej osi napędowej będą stosowane wyłącznie na drogach samorządowych. Ponadto projektowane przepisy przewidują możliwość wprowadzenia strefy, w której obowiązywać będzie zakaz ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t. Strefę tę ustalać będzie uchwałą rada gminy (miasta). Proponuje się zatem, aby strażnicy gminni (miejscy), będący najbliższej społeczności lokalnej, mieli możliwość skontrolowania takiego pojazdu w przypadku, gdy na terenie ich gminy naruszone zostaną zakazy ruchu pojazdów ciężkich. W tym zakresie zmianie ulegnie art. 129b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym określający uprawnienia strażników gminnych (miejskich). Wprowadzenie nowych uprawnień dla straży gminnych (miejskich) oznaczać będzie konieczność odpowiedniej zmiany rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie szkolenia podstawowego strażników gminnych i miejskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1511).

Jednocześnie należy zauważyć, iż w zgodzie z projektowanym art. 41c ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych kontrola przestrzegania przez korzystających z dróg publicznych zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1, a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 oraz ust. 3, będzie przeprowadzana na zasadach, w sposób i na warunkach określonych w przepisach działu V rozdziału 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Tym samym zastosowanie znajdą te przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które określają zakres uprawnień, czynności wykonywanych przez uprawnione podmioty w celu przeprowadzenia kontroli przestrzegania zakazów ruchu wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Kontrolujący przestrzeganie zakazów ruchu wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych będzie uprawniony do m. in.:

- zatrzymania pojazdu,
- legitymowania kierowcy i wydawania mu wiążących poleceń,
- weryfikacji dokumentów,
- sprawdzenia nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze,

- używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących w szczególności do badania pojazdu, określania jego nacisku osi,
- uniemożliwiania jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalny nacisk osi.

Ponadto zastosowanie znajdzie rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141), które zgodnie z delegacją ustawową, o której mowa w art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, określa m. in. organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego. Z przeprowadzonej kontroli sporządzany będzie protokół na zasadach określonych w art. 41c ust. 3–6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W przedmiotowym zakresie projektodawca wzorował się na rozwiązaniach przewidzianych w obowiązującym art. 74 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.).

Projektowany art. 41d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – określa zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo w art. 41a ust. 1, albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 albo ust. 3.

Projekt ustawy przewiduje w art. 41d ust. 1 za:

- naruszenie zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t albo
- naruszenie zakazów w zakresie nacisków wynikających z umów międzynarodowych albo
- przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej na drodze gruntowej (dany podmiot narusza ustawowy zakaz ruchu pojazdów powyżej 8 t albo narusza podwyższoną dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów wartość dopuszczalnego nacisku, przy czym ten ostatni przypadek może dotyczyć wyłącznie tych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdu, do których odnosi się podwyższenie dopuszczalnego nacisku na oś – mowa jest tu bowiem o przypadku, w którym pojazd spełniający podmiotowe przesłanki umożliwiające przejazd z naciskiem na pojedynczą oś większym niż 8 t posiada nacisk wyższy niż dopuszczony przez zarządcę drogi znakiem drogowym)

wymierzanie, w drodze decyzji administracyjnej, kary pieniężnej.

Wysokość tej kary została szczegółowo uregulowana w projektowanych ust. 2 i ust. 3.

W ust. 2 wskazano, iż karę za naruszenie zakazów albo przekroczenie nacisku wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wymierza się karę pieniężną w wysokości:

- 3 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,
- 6 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,
- 10 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 20 %.

Jednocześnie wskazano, że kara pieniężna w wysokości określonej w ust. 2 może zostać nałożona o ile nie zostały jednocześnie naruszone przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowego dotyczące zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej. A zatem dotyczy to sytuacji, gdy dany przejazd pojazdu nie wymaga zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych albo przejazd odbywa się na podstawie i zgodnie z zezwoleniem kategorii V (tzn. nacisk pojedynczej osi napędowej jest powyżej 11,5 t, ale zgodnie z zezwoleniem), a jedynym stwierdzonym naruszeniem dotyczącym nacisku pojedynczej osi jest niedostosowanie się do zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 i art. 41a, albo przepisu art. 41b ust. 1. Powyższy przepis uwzględnia zatem regulację art. 64ea ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym w przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia kategorii VII (w projekcie kategorii V) z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.

Natomiast w sytuacji gdy dany przejazd pojazd odbywa się niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i jednocześnie bez zezwolenia kategorii V w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej (tzn. w ogóle bez zezwolenia albo wprawdzie z zezwoleniem, ale został przekroczony dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej określony w zezwoleniu) – wówczas karę wymierza się w wysokości:

- 1) 12 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 20%,
- 2) 20 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 20%

Rozróżnienie dwóch sytuacji i zastosowanie do nich odpowiednich kar ma na celu wyeliminowanie wątpliwości dotyczących nakładania kary za to samo zachowanie polegające

na poruszaniu się pojazdu przekraczającego dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej. Oznacza to, że w omawianym przypadku nie zostanie nałożona kara pieniężna na podstawie art. 140aa ust. 1, co z kolei oznacza konieczność stosowania odpowiednio wyższej sankcji na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ponieważ naruszenie to jest większej wagi, niż samo naruszenie zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 i art. 41a, albo przepisu art. 41b ust. 1 albo ust. 3.

Jednocześnie w projektowanym ust. 4 określono sposób liczenia przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej. Przekroczenie ustala się jako różnicę między naciskiem pojedynczej osi napędowej danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku, stwierdzonym przez kontrolującego, a dopuszczalną wartością nacisku pojedynczej osi napędowej obowiązującą na danej drodze lub jej odcinku na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1 albo z ust. 3. Przedmiotowy przepis jest szczególnie istotny w sytuacji, gdy dojdzie do naruszenia opisanego w ust. 3, i konieczne jest jednoznaczne przesądzenie od jakiej wartości ustala się przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi. Następować to będzie na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a nie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, która określa parametry techniczne dla pojazdów wykonujących przejazdy nienormatywne, w tym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi tych pojazdów.

Należy również wskazać, że konsekwencją ww. zmian w zakresie kar pieniężnych jest propozycja dodania w art. 140aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym ust. 3b wskazującego, że kary z tej ustawy za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V w zakresie obejmującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej nie nakłada się w przypadku, gdy kontrolujący stwierdził jednoczesne naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, albo przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 albo ust. 3 tej ustawy. Tym samym wyeliminowana została możliwość karania w zakresie dopuszczalnych wartości pojedynczej osi napędowej z dwóch ustaw tzn. z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie należy wyjaśnić, że wskazana w ww. przepisie wysokość kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa.

Projekt ustawy (art. 41d ust. 5) przewiduje, iż przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2, tzn. za przekroczenia wynikające z zakazów albo ograniczeń wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przy jednoczesnym spełnieniu wymogu posiadania zezwolenia odpowiedniej kategorii i przejazdu zgodnego z zezwoleniem, nie bierze się pod uwagę zakresu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t. W tym zakresie przejazd jest bowiem zgodny z obowiązującymi przepisami.

Jednocześnie ust. 6 reguluje sytuację, w której kontrolujący stwierdzi, że pojazd poruszający się daną drogą publiczną posiada kilka pojedynczych osi napędowych i nacisk więcej niż jednej z nich przekracza dopuszczalny nacisk. Proponuje się, aby wysokość kary ustalana była w takim przypadku na podstawie wartości nacisku pojedynczej osi napędowej o największym przekroczeniu dopuszczalnej wartości nacisku. Tym samym nie będzie możliwości nakładania kary pieniężnej za każdą pojedynczą oś napędową, która przekroczyła obowiązujące na danej drodze zakazy albo ograniczenia naciskowe. W każdym przypadku będzie więc nakładana jedna kara za omawiane naruszenie.

W kolejnych przepisach projektowanego art. 41d ust. 7–9 w zakresie nakładania kar pieniężnych rozstrzygnięte zostały kwestie:

- podmiotu właściwego do nałożenia kary pieniężnej (ust. 7 i 8)

Decyzję o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego albo zarządca drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Decyzję o nałożeniu kary pieniężnej w przypadku, o którym mowa w ust. 2, ponadto wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli komendant straży gminnej (miejskiej). Jako, że straż gminna (miejska) nie posiada uprawnień do nakładania kar pieniężnych za naruszenia wynikające z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczące przejazdów pojazdów nienormatywnych, zasadnym jest ograniczenie kompetencji tej formacji do wymierzania sankcji wyłącznie w przypadku, gdy naruszenie dotyczy dopuszczalnych nacisków na pojedynczą oś wynikających z ustawy o z dnia 21 marca 1985 r. drogach publicznych. W celu zapewnienia efektywności działań kontrolnych straży gminnych (miejskich) w przedmiotowym zakresie proponuje się jednocześnie przepis, zgodnie z którym w przypadku, gdy strażnik gminny (miejski) w trakcie kontroli stwierdzi zarówno naruszenie przepisów o drogach publicznych, jak i przepisów o ruchu drogowym w zakresie dopuszczalnego nacisku na pojedynczą oś, zostanie on zobowiązany do przekazania

protokołu z przeprowadzonej kontroli właściwemu miejscowo organowi Inspekcji Transportu Drogowego. Ten ostatni organ będzie zaś wymierzał sankcję, o której mowa w art. 41d ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Jako, że komendant straży gminnej (miejskiej) nie jest organem administracji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, konieczne jest uregulowanie przepisem szczególnym organu właściwego do rozpatrywania odwołań od decyzji wydanych przez komendanta straży gminnej (miejskiej). Proponuje się zatem, aby od ww. decyzji przysługiwało dowołaanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego.

- podmiotu, któremu wymierza się karę pieniężną (ust. 10)

Karę pieniężną, nakłada się na:

- 1) podmiot wykonujący przejazd;
- 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo w art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1 albo 3, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;
- 3) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.

Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego, umożliwiając nałożenie kary pieniężnej za przejazd pojazdem nienormatywnym zarówno na podmiot wykonujący przejazd, jak i na podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym, np. załadowcę. Każdy z tych podmiotów niezależnie od siebie może ponieść odpowiedzialność za stwierdzone naruszenie dopuszczalnych norm. Zastrzec jednak należy, że odpowiedzialność przewożącego towar jest w tym układzie pierwszorzędna. Pozostali uczestnicy czynności przewozu odpowiadają za zaistniałe naruszenia wyjątkowo, to jest wówczas, gdy okoliczności lub dowody wskazują, że podmioty te miały wpływ lub godziły się na powstanie naruszenia.

- W ust. 11 proponuje się, aby w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna – postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej nie wszczynać, a postępowanie

wszczęte umarzać w przypadku, gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu podczas kontroli nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

- zasady uiszczania i rozliczania kary pieniężnej (ust. 12 i 13)

Kara pieniężna jest uiszczana na wskazany w decyzji administracyjnej wyodrębniony rachunek bankowy organu, który ją nałożył, w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna. Koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot. Następnie kara pieniężna zgromadzona na ww. rachunku bankowym organu, który ją nałożył, jest przekazywana do budżetu tej jednostki samorządu terytorialnego w zarządaniu której znajduje się droga publiczna, na której stwierdzono naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo w art. 41a ust. 1, albo stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 albo 3;

- zasady uiszczania i rozliczania kary pieniężnej przez podmiot zagraniczny (ust. 14)

Projekt ustawy przewiduje, że w przypadku gdy podczas kontroli zostanie stwierdzona okoliczność uzasadniająca nałożenie kary pieniężnej na zagraniczny podmiot niemający siedziby albo miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kontrolujący pobierze kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej. Odpowiednie zastosowanie będą tu miały przepisy art. 13m ust. 3–10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a więc przepisy dotyczące naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej (tj. przepisy w zakresie pobierania kaucji na poczet przewidywanej kary).

Jednocześnie projekt ustawy w art. 41d ust. 15 przewiduje wprowadzenie przepisu, zgodnie z którym, w przypadku naruszenia wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 i art. 41a ust. 1, a także przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 3, nie stosuje się art. 92 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 i 1238 oraz z 2020 r. poz. 568, 956, 1086 i 1517). Przepis ten ma na celu wyeliminowanie podwójnego karania z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i jednocześnie z ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń. Należy bowiem zauważyć, iż zakazy ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, zarówno te wprowadzone przez właściwego zarządcę drogi jak i ustanowione w drodze uchwały przez radę gminy (miasta), jak i te wprowadzane na przejściach granicznych, powinny być odpowiednio oznakowane. To samo dotyczy przypadku, w którym zarządca drogi podwyższa dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej na drodze gruntowej. Bez stosownego wyłączenia przepisów ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń

mogłyby powstać wątpliwości interpretacyjne w zakresie zastosowania odpowiednich przepisów sankcyjnych. Należy więc wyraźnie wyłączyć odpowiedzialność karnowykroczeniową za niezastosowanie się kierowcy do znaku drogowego.

Zmiana zaproponowana w art. 41e ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych ma na celu jednoznaczne wskazanie, iż na drogach publicznych nie stosuje się znaków drogowych ograniczających dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej innych niż wynikające z:

- art. 41 ust. 3 pkt 1 – zakaz wprowadzony przez zarządcę drogi za pośrednictwem znaku,
- art. 41 ust. 15 – oznakowanie granic strefy,
- art. 41a ust. 2 – oznakowanie stosowane na przejściach granicznych.

Tym samym ograniczenia w dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej określone na znakach, za pośrednictwem których wprowadzane będą stosowne zakazy, będą mogły wskazywać 8 t albo 10 t. Jedynie na przejściach granicznych zastosowanie będą mogły mieć również inne wartości ograniczenia dopuszczalnego nacisku na pojedynczą oś – jest to jedyny wyjątek od zasady opisanej powyżej. Przedmiotowe rozwiązania ma na celu zapewnienie zgodności krajowego ustawodawstwa z przepisem art. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE. Należy również wyjaśnić, iż projektowany art. 41e odnosi się wyłącznie do znaków ograniczających dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej (art. 41 ust. 3 pkt 1 i ust. 15 oraz art. 41a ust. 2). Natomiast znaki wskazane w art. 41 ust. 9 oraz art. 41b ust. 4 mają na celu podniesienie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, a nie jego ograniczenie. W konsekwencji projektowany art. 41e nie będzie miał zastosowania do tych znaków.

## **2. Art. 2 projektu ustawy – zmiany w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego**

Zmiany proponowane w art. 2 projektu ustawy polegają na uzupełnieniu regulacji ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego w zakresie przesłanek wznowienia postępowania, tak aby orzeczenie TSUE mogło stanowić podstawę do jego wznowienia, jeśli ma wpływ na decyzję ostateczną. Projektowane przepisy mają na celu zapobieżenie konieczności każdorazowego regulowania w przyszłości kwestii ewentualnego wzruszenia decyzji ostatecznych, które wydane zostały na podstawie krajowych przepisów uznanych przez TSUE za niezgodne z prawem UE, takich jak przepisy zawarte w art. 18 projektowanej ustawy.

Przedmiotowa zmiana uzasadniona jest przyjętymi przez Rzeczpospolitą Polską zobowiązaniami międzynarodowymi związanymi z członkostwem w Unii Europejskiej. Jednym z takich obowiązków jest wynikająca z art. 260 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii

Europejskiej konieczność właściwego wykonywania przez państwa członkowskie orzeczeń TSUE. TSUE nie może uchylić krajowego aktu prawnego (o charakterze generalnym czy indywidualnym) wydanego przez państwo z naruszeniem prawa UE. Organy krajowe są jednak zobowiązane do przyznania wyrokowi TSUE pełnej skuteczności, co oznacza, że nie mogą stosować krajowych przepisów uznanych za niezgodne z prawem unijnym, a także muszą podjąć wszelkie środki w celu zagwarantowania stosowania prawa UE. Oznacza to nie tylko obowiązek zaprzestania popełniania naruszenia, ale również w niektórych przypadkach także naprawienie jego skutków. Orzeczenia TSUE mają bowiem wpływ na stosunki prawne powstałe przed ich wydaniem. Wykonanie wyroku TSUE może więc wymagać zastosowania określonych prawem krajowym środków zaskarżenia dla podważenia rozstrzygnięć indywidualnych w sprawach prowadzonych na podstawie regulacji niezgodnej z prawem UE. Jednym z instrumentów prawnych służących zmianie lub uchynieniu decyzji ostatecznych jest instytucja wznowienia postępowania uregulowana w dziale II rozdziale 12 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego. Uwzględniając formułowaną przez TSUE zasadę równoważności, proponuje się więc w omawianym zakresie zastosować powyższy instrument prawny, ponieważ jest on stosowany przez krajowego ustawodawcę w przypadku gdy Trybunał Konstytucyjny orzekł o niezgodności aktu normatywnego z Konstytucją, umową międzynarodową lub z ustawą, na podstawie którego została wydana decyzja ostateczna. Co istotne, wprowadzenie takiego rozwiązania w stosunku do decyzji ostatecznych, które nie były przedmiotem postępowania sędow-administracyjnego, zrównoważy pozycje stron w postępowaniu administracyjnym i administracyjno-sędowym, bowiem ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi w art. 272 § 3 przewiduje generalną możliwość wznowienia postępowania, gdy potrzeba ta wynika z rozstrzygnięcia organu międzynarodowego działającego na podstawie umowy międzynarodowej ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską. Zgodnie zaś ze stanowiskiem wyrażonym przez Naczelny Sąd Administracyjny w uchwale podjętej w składzie 7 sędziów z dnia 16 października 2017 r., sygn. akt I FPS 1/17, jedną z podstaw wznowienia postępowania, o której mowa w art. 272 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, może być orzeczenie TSUE wydane w trybie pytania prejudycjalnego, nawet jeżeli to orzeczenie nie zostało doręczone stronie wnoszącej skargę o wznowienie postępowania (nadmienić należy, że niniejszy projekt ustawy w art. 19 przewiduje wprowadzenie przepisu, który w jednoznaczny sposób rozstrzygnie przedmiotową kwestię na gruncie postępowania sędow-administracyjnego). Dodatkowo należy zauważyć, że w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2019 r. poz. 1325, z późn. zm.)

znajduje się już odpowiednia podstawa dla wznowienia postępowania podatkowego. W art. 240 § 1 pkt 11 ww. ustawy przewiduje się bowiem, że w sprawie zakończonej decyzją ostateczną wznowia się postępowanie, jeżeli orzeczenie TSUE ma wpływ na treść wydanej decyzji.

Proponowana nowelizacja ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (wraz z omawianą zmianą przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi) ma więc na celu systemowo spójne uregulowanie kwestii środków prawnych przysługujących stronom na wypadek stwierdzenia przez TSUE niezgodności z prawem UE przepisu, na podstawie którego wydano decyzję lub orzeczenie w ramach procedury administracyjnej albo sądowno-administracyjnej.

### **3. Art. 3 projektu ustawy – zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1990 r. – Prawo o ruchu drogowym**

Projektowane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zmiany są niezbędne do prawidłowego wykonania wyroku TSUE, wynikają bezpośrednio ze zmian proponowanych w ustawie o drogach publicznych i dotyczą:

#### 1) zmiany definicji pojazdu nienormatywnego

Pojazdem nienormatywnym nie będzie pojazd o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Tym samym w związku z tą zmianą jak i zmianami proponowanymi w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych na przejazd pojazdu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t nie będzie wymagane uzyskanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Pojazdem nienormatywnym będzie taki pojazd, którego naciski osi przekraczają dopuszczalne naciski osi wynikające z przepisów ruchu drogowego, tzn. przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.). Wówczas na przejazd takiego pojazdu należy uzyskać zezwolenie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

#### 2) zmiany w zakresie zasad wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego i kar dla pojazdów nienormatywnych:

a) usunięcie kategorii I zezwoleń, w tym opłat dla niej i kar za jej brak,

b) zmiany w zakresie innych kategorii w odniesieniu do nacisku osi 11,5 t, tzn. wykreślenie z zezwoleń nacisków osi poniżej 11,5 t, w tym połączenie kategorii V zezwoleń z kategorią VI.

W związku ze zniesieniem obowiązku uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego dla pojazdu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t

należało usunąć kategorię I zezwoleń w całości, zaś w pozostałych kategoriach dokonać zmian w odniesieniu do nacisków osi. Jednocześnie w związku z usunięciem kategorii I dotychczasowa numeracja zezwoleń uległa zmianie tzn.:

- dotychczasowa kategoria II będzie kategorią I,
- dotychczasowa kategoria III będzie kategorią II,
- dotychczasowa kategoria IV będzie kategorią III,
- dotychczasowa kategoria V i VI zostały połączone i będzie to kategoria IV,
- dotychczasowa kategoria VII będzie kategorią V.

Tym samym konieczna jest zmiana brzmienia całego załącznika nr 1 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, który określa kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego.

Tym samym obowiązywać będą następujące kategorie zezwoleń:

Zezwolenie kategorii I – będzie wymagane dla pojazdu nienormatywnego, którego:

- a) długość, wysokość, naciski osi oraz rzeczywista masa całkowita jest nie większa od dopuszczalnych,
- b) szerokość nie przekracza 3,5 m.

Zezwolenie kategorii II – będzie wymagane dla pojazdu nienormatywnego, którego:

- a) naciski osi i rzeczywista masa całkowita jest nie większa od dopuszczalnych,
- b) szerokość nie przekracza 3,2 m,
- c) długość nie przekracza:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdów,
- d) wysokość nie przekracza 4,3 m.

Zezwolenie kategorii III – będzie wymagane dla pojazdu nienormatywnego, którego:

- a) rzeczywista masa całkowita oraz naciski osi są nie większe od dopuszczalnej,
- b) szerokość nie przekracza 3,4 m,
- c) długość nie przekracza:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdów,
  - 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,
- d) wysokość nie przekracza 4,3 m.

Zezwolenie kategorii IV – będzie wymagane dla pojazdu nienormatywnego, którego:

- a) szerokość nie przekracza:

- 3,4 m dla drogi jednojezdniowej,
- 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A i S,
- b) długość nie przekracza:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdów,
  - 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,
- c) wysokość nie przekracza 4,3 m,
- d) rzeczywista masa całkowita nie przekracza 60 t,
- e) naciski osi są nie większe od dopuszczalnych.

Zezwolenie kategorii V – będzie wymagane dla pojazdu nienormatywnego, którego:

- a) wymiary oraz rzeczywista masa całkowita są większe od wymienionych w kategoriach I–IV,
- b) naciski osi przekraczają wielkości dopuszczalne.

W konsekwencji zmiany numeracji zezwoleń zostaną zmienione rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych oraz rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego.

Biorąc pod uwagę zmianę definicji pojazdu nienormatywnego, zmiany poszczególnych kategorii zezwoleń oraz zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, pojazdem nienormatywnym będzie taki pojazd, którego naciski osi przekraczają dopuszczalne naciski osi wynikające z przepisów ruchu drogowego tzn. przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Wówczas na przejazd takiego pojazdu należy uzyskać zezwolenie.

Pozostałe zmiany w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tzn. zmiany w art. 64 ust. 2–4, art. 64a, art. 64b ust. 1, art. 64c, art. 64d ust. 1, art. 64e, art. 64ea, art. 64f ust. 1, art. 64g ust. 1, art. 129 ust. 2 pkt 2b i ust. 4b pkt 4, art. 129b ust. 2 i ust. 3, art. 129d ust. 1a i ust. 2 oraz w art. 140ab ust. 1 pkt 1–3 i 7 – wynikają z ww. zmian w zakresie kategorii zezwoleń w odniesieniu do nacisku osi 11,5 t, tzn. wykreślenia z zezwoleń nacisków osi poniżej 11,5 t. Przy czym w zakresie zmiany w ww. art. 64f ust. 1, określającym maksymalne wysokości stawek opłat za wydanie poszczególnych kategorii zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, należy zauważyć, iż ich wysokość nie uległa zmianie. Jedynie z uwagi na połączenie obowiązujących kategorii V z kategorią VI – dla projektowanej

kategori III zezwoleń ustalono maksymalną stawkę opłaty za wydanie zezwolenia kategorii IV w wysokości 5800 zł (tzn. w wysokości jak obecnie dla kategorii VI).

Natomiast zmianie uległa wysokość kar pieniężnych za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia kategorii V (obecnie kategorii VII) lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia. Należy zauważyć, iż pojazdy, o których mowa w projektowanej kategorii V zezwoleń (obecnie kategorii VII), to pojazdy przekraczające dopuszczalne parametry techniczne dla pojazdów wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Projektowana kategoria V zezwoleń (obecnie kategoria VII) dotyczy bowiem pojazdów największych i najcięższych, tzn. takich które przekraczają dopuszczalne:

- parametry techniczne pojazdu (tzn. szerokość, wysokość, długość),
- rzeczywistą masę całkowitą,
- naciski osi.

Poruszanie się tego typu pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych musi odbywać się na podstawie zezwolenia, w którym wyznaczony jest ściśle czas i trasa przejazdu takiego pojazdu. Należy podkreślić, iż zezwolenie projektowanej kategorii V (obecnie VII) wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie pozostałych zezwoleń kategorii I–VI. Ponadto wydanie takiego zezwolenia jest uzależnione od spełnienia szeregu warunków określonych w art. 64d ust. 2. Zatem nie w każdym przypadku na przejazd takiego pojazdu nienormatywnego Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wyda zezwolenie. Oznacza to tym samym, że tak ciężki i wielki pojazd zarówno bardzo niszczy drogi, jak i stanowi zagrożenie w ruchu drogowym. Dlatego też przewiduje się następującą wysokość kar pieniężnych za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia kategorii V (obecnie kategorii VII):

- a) 6 000 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,
- b) 10 000 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,

Natomiast w pozostałych przypadkach, tzn. gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 20% – wysokość kary pozostaje bez zmiany w stosunku do obecnie obowiązującej wysokości tj. 15 000 zł. Jednocześnie należy zauważyć, iż wysokość ww. kar pieniężnych od wejścia w życie w 2012 r. tych przepisów nie uległa zmianie. Ponadto dyrektywa Rady 96/53/WE, która nie

przewiduje ruchu tak ciężkich i dużych pojazdów wskazuje w zakresie stosowania sankcji, iż powinny być one skuteczne, niedyskryminujące, proporcjonalne i zniechęcające.

Dodatkowe zmiany proponowane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym to:

- w art. 129b w ust. 2 w pkt 2 dotyczącym kontroli przepisów ruchu drogowego przez straż gminną (miejską) wprowadza się dodatkowe uprawnienie do kontroli przez straż gminną naruszenia przepisów o nacisku osi. W konsekwencji tej zmiany w ust. 3, określającym zakres czynności wykonywanych w ramach kontroli nacisku osi, dodane zostają nowe czynności, tzn. strażnicy gminni będą upoważnieni do:
  - sprawdzenia nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;
  - używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania nacisku osi pojazdu;
  - uniemożliwiania jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalny nacisk osi.

Ponadto proponuje się dodanie nowego ust. 3a w art. 129b zgodnie, z którym w celu dokonania sprawdzenia nacisku osi pojazdu strażnicy gminni (miejscy), mający prawo jazdy odpowiedniej kategorii, będą mogli kierować tym pojazdem. Podobne uprawnienie posiadają osoby działające w imieniu zarządcy drogi wykonujące kontrole ruchu drogowego w zakresie nacisku osi. W opinii projektodawcy ww. uprawnienie do kierowania pojazdem jest konieczne, aby strażnicy gminni (miejscy) mogli skutecznie, w sposób samodzielny, przeprowadzać kontrolę w zakresie nacisków osi.

W art. 129d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczącym kontroli ruchu drogowego przez osoby działające w imieniu zarządcy drogi – dodaje się przepis uprawniający taką osobę do wykonywania kontroli ruchu drogowego w odniesieniu do nacisku osi w obecności strażnika gminnego (miejskiego).

#### **4. Art. 4 projektu ustawy – zmiany w ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi**

Propozycja regulacji przewidująca dodanie w art. 272 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi nowego przepisu w § 2a i dodanie regulacji wprowadzającej wprost możliwość żądania wznowienia postępowania sądowo-administracyjnego w przypadku, gdy zostało wydane orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, które ma wpływ na treść orzeczenia sądu administracyjnego. Omawiana propozycja uzasadniona jest przede wszystkim przyjętymi przez Rzeczpospolitą Polską zobowiązaniami związanymi z członkostwem w Unii Europejskiej, wynikającymi z art. 260

Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej i skutkującymi koniecznością właściwego wykonywania przez państwa członkowskie wyroków TSUE (szerzej patrz uzasadnienie do zmiany proponowanej w art. 2 projektowanej ustawy).

W obowiązującym stanie prawnym jedną z przyczyn wznowienia postępowania sądowno-administracyjnego jest rozstrzygnięcie organu międzynarodowego. Kształt regulacji art. 272 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, w obecnym brzmieniu zakłada możliwość żądania wznowienia postępowania w przypadku, gdy potrzeba taka wynika z rozstrzygnięcia organu międzynarodowego działającego na podstawie umowy międzynarodowej ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską. Wskazać należy, iż powyższy przepis dodany został na mocy ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ustroju sądów administracyjnych oraz ustawy – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. poz. 196). Należy zauważyć, że w uzasadnieniu ustawy nowelizującej jako główny argument uzasadniający wprowadzenie powyższej regulacji wskazano potrzebę ustanowienia prawnych podstaw wznowienia postępowania w przypadkach, w których Europejski Trybunał Praw Człowieka stwierdził naruszenie Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (zob. uzasadnienie, VI kadencja, druk sejm. nr 2001, s. 17). Organem międzynarodowym działającym na podstawie ratyfikowanej przez RP umowy międzynarodowej jest również niewątpliwie TSUE. Orzeczenia tego organu nie podlegają jednak doręczeniu podmiotom uprawnionym do wniesienia skargi o wznowienie postępowania sądowno-administracyjnego, co zgodnie z brzmieniem komentowanego przepisu inicjuje bieg terminu do wniesienia skargi o wznowienie postępowania. Biorąc powyższe pod uwagę, stwierdzić należy, iż obecna treść art. 272 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, rozumiana w sposób literalny nie uwzględnia sytuacji, w której, w przypadku rozstrzygnięcia organu międzynarodowego, skargę o wznowienie postępowania sądowno-administracyjnego składa strona, która nie była uprzednio stroną postępowania przed organem międzynarodowym i w związku z tym nie otrzymała wyroku organu międzynarodowego tj. TSUE.

Wskazać należy, co prawda, iż literalna wykładnia art. 272 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, zgodnie z którą osoba, która nie była stroną postępowania zakończonego wspomnianym rozstrzygnięciem organu międzynarodowego, nie jest uprawniona do złożenia skargi o wznowienie została odrzucona w orzecznictwie sądów administracyjnych. Naczelny Sąd Administracyjny w uchwale, podjętej w składzie 7 sędziów z dnia 16 października 2017 r., I FPS 1/17, CBOSA, wskazał wprost, że podstawą wznowienia postępowania, o której mowa w art. 272 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia

2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, może być orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości wydane w trybie pytania prejudycjalnego, nawet jeżeli to orzeczenie nie zostało doręczone stronie wnoszącej skargę o wznowienie postępowania. W doktrynie można się jednak spotkać z krytyką powyższego orzeczenia. W tej sytuacji, w ocenie projektodawcy istnieje potrzeba wprowadzenia zmian legislacyjnych, mających na celu zmianę aktualnej treści art. 272 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, poprzez dodanie regulacji wprowadzającej wprost możliwość wniesienia skargi o wznowienie postępowania w związku z orzeczeniem TSUE. Konieczność taka wynika z obowiązku stosowania zasad prawidłowej legislacji, przewidujących funkcjonowanie w systemie prawnych jak najbardziej zrozumiałych regulacji prawnych, których stosowanie wymagałoby, w miarę możliwości, oparcia się na jednoznacznej wykładni językowej. Postulat ten nabiera szczególnego znaczenia, kiedy to, tak jak w przedmiotowym przypadku przy stosowaniu przez sądy administracyjne art. 272 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, dochodzi użycia daleko idącej wykładni systemowej oraz funkcjonalnej tego przepisu, co spotyka się z krytyką części doktryny.

Podkreślić należy, że konstrukcja zaproponowanej regulacji przyznaje podobną ochronę uprawnień podmiotów wynikającą z prawa unijnego, interpretowanego przez TSUE, jak w przypadku uprawnień wynikających z prawa krajowego, stosowanego przez sądy i trybunały polskie. Dlatego też, na mocy przedmiotowej regulacji przyznano stronom możliwość wzruszenia prawomocnych orzeczeń sądów administracyjnych, w przypadku, gdy zostało wydane orzeczenie TSUE, które ma wpływ na treść wydanego orzeczenia, na podobnych zasadach, na jakich możliwe jest żądanie wznowienia postępowania w przypadku, gdy Trybunał Konstytucyjny orzekł o niezgodności aktu normatywnego z Konstytucją, umową międzynarodową lub z ustawą, na podstawie którego zostało wydane orzeczenie.

#### **5. Art. 5 projektu ustawy – zmiany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych**

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie w dotychczasowym art. 24 w ust. 1 w pkt 3 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych dodatkowego kryterium oceny wniosków o dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych, tzn. w ramach podnoszenia standardów technicznych dróg – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Tym samym projekt ustawy wprowadza dodatkowe wsparcie finansowe dla samorządów (dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych), które w ramach realizacji swoich inwestycji drogowych i

podnoszenia standardów technicznych dróg będą dostosowywały drogi do ruchu pojazdów ciężkich tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

Zgodnie z obowiązującym art. 24 w ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych komisja powołana przez wojewodę dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie mając na celu wyrównywanie potencjału społeczno-gospodarczego, poprawę jakości życia mieszkańców i zapewnienie spójności terytorialnej na obszarze województwa i biorąc pod uwagę:

- 1) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) zapewnienie spójności sieci dróg publicznych;
- 3) podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i dróg gminnych oraz zachowanie jednorodności sieci dróg powiatowych i dróg gminnych pod względem spełniania tych standardów;
- 4) zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych;
- 5) poprawę dostępności terenów inwestycyjnych.

Proponowane doszczegółowienie ww. pkt 3 dotyczącego podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i dróg gminnych, tzn. przykładowe wskazanie dostosowania danej drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, łączy się przede wszystkim z przesłanką wyrównywania potencjału społeczno-gospodarczego i zapewnienia spójności terytorialnej na obszarze województwa. W odniesieniu zaś do społeczności lokalnej w opinii projektodawcy wspieranie w ramach Funduszu Dróg Samorządowych powstawania odcinków dróg powiatowych lub gminnych przeznaczonych do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t przyczyni się do rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Dobra dostępność przestrzenna może z jednej strony stymulować inwestycje zewnętrzne, a z drugiej umożliwiać endogenny wzrost aktywności gospodarczej mieszkańców. Jednocześnie należy zauważyć, iż ww. inne przesłanki do oceny wniosku o dofinansowanie, tzn. zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych i poprawa dostępności terenów inwestycyjnych, wiąże się bezpośrednio z realizacją inwestycji drogowych, w wyniku których ruch pojazdów cięższych będzie dopuszczony na większej części sieci drogowej. Należy zauważyć, iż poprzez podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych, dajemy szansę lokalnej społeczności na rozwój m.in. w zakresie sektora przemysłowo-usługowego. W konsekwencji zaś prowadzić

to będzie do powstawania nowych miejsc pracy, a w dłuższej perspektywie do poprawy ogólnego życia mieszkańców.

## **6. Wprowadzenie przepisów przejściowych oraz dostosowujących**

Z uwagi na fakt, iż wykonując wyrok TSUE należało dokonać szeregu zmian w obowiązujących przepisach krajowych, które TSUE uznał jako niezgodne z prawem unijnym, tzn. w przepisach dotyczących wymogu posiadania zezwoleń na przejazd pojazdu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a w konsekwencji również w przepisach dotyczących opłat pobieranych za wydanie zezwolenia jak i kar pieniężnych za przejazd pojazdu bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu, konieczne jest wprowadzenie rozbudowanych przepisów przejściowych regulujących kwestie intertemporalne.

Proponuje się zatem wprowadzenie przepisów, które będą skutkować umorzeniem postępowań w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego lub kary za brak tego zezwolenia, w zakresie niezgodnym z wyrokiem TSUE (umorzenie postępowań w całości, jeśli dotyczą one wyłącznie kwestii nacisku na oś, albo umorzenie postępowań w części, jeśli ich przedmiotem są również inne kwestie np. wymiary pojazdu lub jego masa).

1. W związku z całkowitym usunięciem zezwoleń kategorii I konieczne jest wprowadzenie przepisów intertemporalnych dotyczących postępowań w sprawie wydania zezwolenia kategorii I jak i postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I (art. 6 projektu ustawy).

Przewiduje się, iż postępowania w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się. Zaś opłata za wydanie zezwolenia kategorii I jest zwracana podmiotowi, który złożył wniosek o wydanie zezwolenia w terminie 14 dni od dnia umorzenia postępowania (art. 6 projektu ustawy). Postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I wszczęte na podstawie obowiązującego art. 140aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się (art. 9 projektu ustawy).

2. W związku z projektowanymi zmianami w pozostałych kategoriach zezwoleń (II–VII) oraz z uwagi na fakt, iż wniosek o wydanie zezwoleń kategorii IV i VI może dotyczyć przekroczenia kilku z parametrów technicznych pojazdu, tzn. np. szerokości, wysokości albo nacisku

pojedynczej osi napędowej, proponuje się wprowadzenie następujących przepisów przejściowych:

1) zasadą będzie stosowanie przepisów dotychczasowych do postępowań w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii II–VII, o których mowa w art. 64b–64d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (art. 7 ust. 1 projektu ustawy);

2) jeżeli jednak postępowania w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, obejmują wyłącznie możliwość ruchu pojazdu o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, są wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy – to wówczas postępowanie się umarza. Zaś opłata za wydanie zezwolenia jest zwracana podmiotowi, który złożył wniosek o wydanie zezwolenia w terminie 14 dni od dnia umorzenia postępowania (art. 7 ust. 2 projektu ustawy);

3) w przypadku gdy wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI, złożony przed dniem wejścia w życie ustawy, obejmuje możliwość ruchu pojazdu o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz inne przekroczenia wymiarów lub masy całkowitej, właściwy organ pomija wniosek w zakresie nacisków osi oraz wydaje zezwolenie w pozostałym zakresie objętym wnioskiem (art. 7 ust. 3 projektu ustawy);

3. W projektowanym art. 8 proponuje się rozstrzygnięcie kwestii nie wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy postępowań w sprawie nałożenia kary za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego – wówczas będą stosowane nowe przepisy dotyczące zasad nakładania kar pieniężnych, z wyjątkiem zmienianego przepisu dotyczącego wysokości kary pieniężnej, o której mowa w art. 140ab ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

4. W projektowanych art. 10 i 11 uregulowane zostały kwestie przepisów intertemporalnych dotyczących postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego:

1) postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI obejmujące wyłącznie brak zezwolenia na przejazd pojazdu o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla

dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, wszczęte na podstawie dotychczasowego art. 140aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się (art. 10 ust. 1 projektu ustawy);

2) postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI obejmujące brak zezwolenia na przejazd pojazdu o:

a) naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz

b) innych niż określone w pkt 1 przekroczeniach wymiarów lub masy całkowitej – wszczęte na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się jedynie w zakresie nacisków pojedynczej osi napędowej do 11,5 t (art. 10 ust. 2 projektu ustawy);

3) do postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe (art. 11 ust. 1 projektu ustawy);

4) w przypadku postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wysokość kary pieniężnej, o której mowa w art. 140ab ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, za przekroczenie dopuszczalnego nacisku jednej lub wielu osi, ustala się na podstawie dopuszczalnego nacisku na oś określonego w lp. 7 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu dotychczasowym. Przepis ten dotyczy dostosowania wysokości kar za brak zezwolenia kategorii VII (pojazd posiadający nacisk osi powyżej 11,5 t), tak aby wysokość kary była liczona na podstawie przekroczenia dopuszczalnego nacisku na oś liczonego od wartości 11,5 t, a nie jak dotychczas 8 t albo 10 t, co zapewni prawidłowe wykonanie wyroku TSUE. Jest to przy tym rozwiązanie korzystne dla podmiotów podlegających sankcji, ponieważ może skutkować obniżeniem grożącej kary ze względu na zmniejszenie procentu przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi.

5. Projekt ustawy w art. 12 przewiduje przepis, zgodnie z którym zezwolenia na przejazd

pojazdu nienormatywnego, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 3, obejmujące zezwolenie na przejazd pojazdu o wymiarach lub masie całkowitej przekraczającej dopuszczalne wielkości, wydane przed dniem wejścia w życie ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

6. W związku z koniecznością wykonania omawianego wcześniej wyroku TSUE, analogicznie jak w przypadku postępowań administracyjnych, w których nie wydano decyzji ostatecznej, proponuje się również wprowadzenie rozbudowanych przepisów intertemporalnych dotyczących postępowań sędowo-administracyjnych, które nie zostały zakończone prawomocnym orzeczeniem sądowym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (art. 13–17 projektowanej ustawy). W ocenie projektodawcy zasadne jest wprowadzenie przepisów, które będą nakazywać stosowanie nowych regulacji przewidzianych w niniejszym projekcie ustawy wobec postępowań prowadzonych na podstawie przepisów uznanych przez TSUE za sprzeczne z prawem unijnym, a znajdujących się obecnie na etapie sądowym. Rozwiązanie takie powinno przynieść skutek w postaci wyeliminowania przez sądy administracyjne z obrotu prawnego zaskarżonych ostatecznych decyzji administracyjnych poprzez umorzenie postępowań w sprawie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego lub kary za przejazd pojazdu nienormatywnego w zakresie niezgodnym z wyrokiem TSUE (umorzenie postępowań administracyjnych w całości, jeśli dotyczą one wyłącznie kwestii nacisku na oś, albo umorzenie postępowań w części, jeśli ich przedmiotem są również inne kwestie, np. wymiary pojazdu lub jego masa). Przedmiotowy projekt opracowany został w zgodzie z treścią omawianego wyroku TSUE. W związku z powyższym, po wejściu w życie przedmiotowego projektu i nakazaniu zastosowania, na mocy przepisów intertemporalnych, jego przepisów do toczących się już przed sądami administracyjnymi postępowań, nie będą już miały zastosowania przepisy, które TSUE uznał za niezgodne z prawem unijnym, tzn. przepisy dotyczące wymogu posiadania zezwoleń na przejazd pojazdu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a w konsekwencji również przepisy dotyczące opłat pobieranych za wydanie zezwolenia, jak i kar pieniężnych za przejazd pojazdu bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu.

7. W art. 18 projektu ustawy wprowadza się przepis regulujący kwestię wzruszenia ostatecznych decyzji w sprawie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego oraz w sprawie kar nałożonych za przejazd pojazdu nienormatywnego, które zostały wydane na podstawie przepisów uznanych następnie za niegodne z dyrektywą Rady 96/53/WE w

orzeczeniu TSUE zapadłym w sprawie C-127/17. Konstrukcja zaproponowanej regulacji wynika z utrwalonego orzecznictwa TSUE, zgodnie z którym zasady postępowania w sprawach mających na celu zapewnienie ochrony uprawnień podmiotów prawa wynikających z prawa wspólnotowego nie mogą być mniej korzystne niż w przypadku podobnych postępowań o charakterze wewnętrznym. Mając powyższe na względzie, kierując się koniecznością zastosowania zasad równoważności i efektywności projektodawca oparł się na rozwiązaniach, które przyjął krajowy ustawodawca w odniesieniu do przypadków, w których Trybunał Konstytucyjny orzekł o niezgodności aktu normatywnego – na podstawie którego została wydana decyzja – z Konstytucją, umową międzynarodową lub z ustawą (art. 145a Kpa). Projektowana ustawa wprowadza więc specjalny tryb dotyczący wznowienia postępowania w przypadku zakończonych postępowań, na których wpływ ma orzeczenie TSUE w sprawie C-127/17. Zaproponowane rozwiązania dotyczące trybu wzruszenia decyzji ostatecznych (wznowienie postępowania) i sposobu wszczęcia postępowania nadzwyczajnego (wyłącznie na wniosek strony), a także określenia długości terminu na złożenie wniosku o wznowienie postępowania (miesiąc) i terminu, po upływie którego nie jest dopuszczalne uchylene lub zmiana decyzji (5 lat), są w praktyce niemal identyczne z rozwiązaniami obowiązującymi na mocy art. 145a Kpa. Konieczne jest jednak aby ww. terminy biegły od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, a nie od dnia opublikowania wyroku TSUE, tak aby zapewnić możliwość skutecznej ochrony podmiotów, których prawa zostały naruszone niezgodnymi z prawem UE przepisami krajowymi.

W ocenie projektodawcy konieczne jest przy tym przesądzenie, że wznowienia postępowania można w przedmiotowym przypadku żądać niezależnie od trasy przejazdu pojazdu lub miejsca jego załadunku lub rozładunku. O ile bowiem dyrektywa Rady 96/53/WE i wyrok TSUE w sprawie C-127/17 dotyczy wyłącznie ruchu międzynarodowego to proponowana regulacja musi objąć również przejazdy wykonywane w ruchu krajowym. W innym przypadku doszłoby do nieuprawnionego różnicowania sytuacji prawnej podmiotów prawa jedynie ze względu na rodzaj dokonywanego przejazdu, a w konsekwencji do dyskryminacji przewoźników, którzy wykonują przejazdy o charakterze krajowym. Proponowane rozwiązanie stanowi więc wykonanie konstytucyjnych zasad demokratycznego państwa prawa i równości wobec prawa oraz zakazu dyskryminacji jednostki. Podkreślenia jednocześnie wymaga fakt, że zdecydowane przekonanie o konieczności stosowania ww. wyroku TSUE również w odniesieniu do ruchu krajowego wyraził w swoich orzeczeniach Naczelny Sąd Administracyjny (patrz m. in. wyroki z dnia 18 czerwca 2019 r., sygn. akt: 3260/16, 3347/16, 4471/16, 4829/16 i 843/17). W związku z tym, że wykonanie decyzji, co do których wprowadza się specjalną procedurę wznowienia

postępowanie wiązało się z koniecznością zapłaty określonej kwoty, wprowadza się regulacje dotyczące określenia kwoty środków podlegających zwrotowi wraz z odsetkami, terminu zwrotu oraz źródła, z którego będzie dokonywany zwrot.

8. Regulacja przewidziana w art. 19 projektu ustawy ma na celu zapewnienie pełnego wykonania wyroku TSUE w sprawie C-127/17 w zakresie zapewnienia stronom możliwości wzruszenia prawomocnych orzeczeń sądów administracyjnych w zapadłych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy w postępowaniach prowadzonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zakwestionowanych przez TSUE. W związku z wątpliwościami dotyczącymi zakresu stosowania art. 272 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi w odniesieniu do spraw, w których zapadł wyrok TSUE (patrz szerzej uzasadnienie do art. 4 projektowanej ustawy), konieczne jest jednoznaczne przesądzenie, że w przypadku ww. orzeczeń, na które wpływ ma przedmiotowe orzeczenie TSUE stronie przysługuje prawo do żądania wznowienia postępowania sądowo-administracyjnego. Zakres spraw objętych przedmiotową regulacją pokrywa się z analogiczną regulacją zawartą w art. 18, która dotyczy wznowienia postępowań zakończonych decyzją ostateczną wydaną na podstawie zakwestionowanych przepisów. Oznacza to, że dyspozycją przedmiotowego przepisu objęte zostaną zarówno sprawy dotyczące zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, jak i nałożenia kary pieniężnej za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia. Prawo wznowienia postępowania sądowo-administracyjnego przysługiwać będzie niezależnie od trasy przejazdu pojazdu lub miejsca jego załadunku lub rozładunku. Najistotniejszą różnicą pomiędzy uregulowaniami proponowanymi w art. 18 i art. 19 jest termin na wniesienie skargi w sprawie wznowienia postępowania. Jako, że zasadą jest, że termin ten w przypadku postępowań sądowo-administracyjnych wynosi 3 miesiące (zgodnie z art. 272 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi), taki sam termin przyjęto dla skarg w sprawie wznowienia postępowania składanych ze względu na orzeczenie TSUE wydane w sprawie C-127/17. Podobnie jak w przypadku analogicznego przepisu dotyczącego ostatecznych decyzji administracyjnych zaproponowano przepisy intertemporalne przewidujące, w przypadku wydania odpowiedniego orzeczenia w związku ze skargą o wznowienie, tryb wypłaty środków podlegających zwrotowi wraz z odsetkami, termin zwrotu oraz źródła, z którego będzie dokonywany zwrot.

Jednocześnie projekt w art. 18 ust. 9 i art. 19 ust. 5 przewiduje, że zwrot środków zapłaconych lub ściągniętych od strony w wyniku wykonania decyzji ostatecznej następuje z:

- 1) budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego – w przypadku, gdy środki z tytułu uiszczonej opłaty albo nałożonej kary wpłynęły do tego budżetu na podstawie art. 64g ust. 1 pkt 1, 2 i 4 albo art. 140ae ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U z 2020 r. poz. 72, 278, 1087 i 1747) – w przypadku gdy środki z tytułu uiszczonej opłaty albo nałożonej kary wpłynęły do tego funduszu na podstawie art. 64g ust. 1 pkt 3 albo art. 140ae ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie należy zauważyć, iż nie jest możliwe określenie wydatków dla jednostek samorządu terytorialnego. Należy podkreślić, że będą one mogły zastosować proponowane w projekcie ustawy mechanizmy ograniczenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Zaś w przypadku dróg powiatowych i gminnych wprowadza się dodatkowe kryterium oceny wniosków o dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych, tzn. w ramach podnoszenia standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Dzięki temu zadania te uzyskają ułatwienie w ubieganiu się o środki z Funduszu Dróg Samorządowych, a tym samym konsekwencje prawodawstwa unijnego zostaną w znacznej części dofinansowane przez Skarb Państwa w ramach funkcjonujących mechanizmów.

Zgodnie z projektowanym art. 20 projektu ustawy, znaki kierunku i miejscowości wskazujące numer i rodzaj (kategorię) drogi, oznaczające zarazem dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu poruszającego się tą drogą, zgodnie z art. 41 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, umieszczone na drogach publicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, mogą pozostać na drogach publicznych do czasu ustalenia organizacji ruchu przewidującej wymianę tych znaków. Tym samym nie będzie konieczności automatycznej wymiany dotychczasowych znaków kierunku i miejscowości wskazujących numer i rodzaj (kategorię) drogi po wejściu w życie projektowanej ustawy.

W projektowanym art. 21 projektu ustawy wskazuje się, iż w przypadku gdy w dniu wejścia w życie ustawy przeprowadza się nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, o którym mowa w art. 21 ust. 1 lub 4 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych, do oceny tych wniosków stosuje się przepisy

dotychczasowe. Przedmiotowy przepis ma na celu zapobieżenie sytuacji, w której przepisy procedowanej ustawy dokonają zmiany kryteriów oceny wniosków o dofinansowanie w toku ogłoszonego już naboru, niejako „zaskakując” tym zarówno beneficjentów, jak i wojewodów organizujących nabór, co może spowodować niezasadne opóźnienie całej procedury.

W art. 22 projektu ustawy przewiduje się, iż ustawa wejdzie w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem zmian ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi wraz z przepisami intertemporalnymi oraz przepisu dotyczącego zwrotów opłat i kar, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Zawarte w projekcie regulacje mają pozytywny wpływ na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na realizacji transportu drogowego. Na przejazd pojazdu o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t nie będzie trzeba uzyskiwać zezwoleń. Tym samym nastąpi uproszczenie procedur administracyjnych i zmniejszenie liczby wydawanych dokumentów w przypadku poruszania się po polskich drogach pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Ułatwienie działalności gospodarczej będzie wynikać zarówno z oszczędności finansowych (trudnych do oszacowania z uwagi na fakt, że decyzja o wyborze konkretnej trasy przejazdu należy do przedsiębiorcy) związanych z brakiem konieczności uzyskiwania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, jak i możliwości prowadzenia transportu towarów pojazdami o takim nacisku z niewielkimi ograniczeniami.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania w pracach nad projektem ustawy zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum

Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne rozdz. 1, t. 1, str. 446) projekt ustawy nie wymaga konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Przedmiot niniejszej regulacji jest objęty prawem Unii Europejskiej i stanowi wykonanie wyroku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych).

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> <b>02.10.2020</b></p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE Wykonanie wyroku TSUE</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> <b>UC 8</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych) orzekł, iż nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na podstawie przepisów art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, zwanej dalej „dyrektywą Rady 96/53/WE”, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r., w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do tej dyrektywy.

Wyrok TSUE dotyczy kwestii przekroczenia przez pojazdy ciężkie jednego z parametrów możliwych do naruszenia tj. nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. TSUE uznał obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku osi do 11,5 t za sprzeczny z przepisami dyrektywy Rady 96/53/WE.

W związku z powyższym konieczne jest podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do usunięcia niezgodnych z prawem unijnych przepisów krajowych.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany:

#### I. Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 poz. 470, z późn. zm.)

- 1) uchylenie delegacji ustawowych do wydania rozporządzeń ograniczających ruch na drogach krajowych i wojewódzkich do 10 i 8 t;
  - 2) wprowadzenie przepisu wdrażającego art. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE – określenie przypadków, gdy będzie można wprowadzić na drogach publicznych ograniczenia w ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, za wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA, gdy stan techniczny uniemożliwia poruszanie się pojazdów ciężkich:
    - znakami drogowymi albo
    - przepisami miejscowymi (uchwałami rady gminy (miasta)).
- Co do zasady wprowadzenie zakazu ruchu po danej drodze lub jej odcinku lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia 2 przesłanek:
- parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,
  - okoliczność, w której droga będzie przebiegać przez lub w pobliżu obszarów i obiektów budowlanych szczególnie narażonych na ruch ciężki np. obszary parków narodowych, obszar Natura 2000, uzdrowiska obszary górnicze, tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi, obszary na których znajdują się wyjścia z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku do 15 lat;
- 3) wprowadzenie wyjątków od możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t, zarówno o charakterze przedmiotowym (np. drogi wybudowane ze środków UE, drogi będące w transeuropejskiej sieci drogowej), jak i podmiotowym (np. pojazdy służb mundurowych, autobusy);
  - 4) zakazy ruchu pojazdów o nacisku do 11,5 t będą wprowadzane przez zarządcę drogi za pośrednictwem znaków albo w drodze uchwały podejmowanej przez radę gminy (miasta);
  - 5) wyłączenie dróg publicznych gruntowych z ruchu pojazdów ciężkich, tzn. na tych drogach dopuszczony będzie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t. Jednocześnie projekt wprowadza przepis uprawniający zarządcę drogi do podniesienia wartości dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 t albo do 11,5 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Podobnie rada gminy (miasta) w uchwale będzie mogła określić wyjątki od stosowania zakazu ruchu pojazdów ciężkich;

- 6) wprowadzenie kary administracyjnej za naruszenie ww. zakazu ruchu w wysokości uzależnionej od procentu przekroczenia nacisku przy czym wysokość tej kary została szczegółowo uregulowana w dwóch osobnych ustępach:
- kara w wysokości od 3 do 10 tys. zł – w przypadku gdy naruszony został zakaz ruchu pojazdów ciężkich w zakresie nacisku pojedynczej osi napędowej wynikający z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i jednocześnie nie zostały naruszone przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dot. zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej,
  - kara w wysokości od 12 do 20 tys. zł – w sytuacji gdy dany przejazd pojazdu odbywał się niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i jednocześnie bez zezwolenia kategorii V w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej (tzn. w ogóle bez zezwolenia albo wprawdzie z zezwoleniem, ale został przekraczany dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej określony w zezwoleniu).

Kary wymierzać będzie w ramach kontroli ruchu takich pojazdów Komendant Straży Gminnej, organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego albo zarządca drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednocześnie przewiduje się, iż kontrola ruchu drogowego w zakresie nacisków osi, tzn. przestrzegania zakazów dotyczących ruchu pojazdów ciężkich, będzie odbywała się zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Natomiast do kontroli przestrzegania tych zakazów uprawnieni będą:

- inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
- funkcjonariusze Policji;
- funkcjonariusze Straży Granicznej;
- funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej;
- osoby działające w imieniu zarządcy drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- strażnicy gminni (miejscy).

Ponadto wprowadzono przepisy zgodnie z którymi z przeprowadzonej kontroli sporządzany będzie protokół na zasadach określonych w art. 41c ust. 3–6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

## **II. Zmiany w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.)**

Projekt przewiduje uzupełnienie regulacji ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego w zakresie przesłanek wznowienia postępowania, tak aby orzeczenie TSUE mogło stanowić podstawę do jego wznowienia, podobnie jak obecnie taką przesłankę stanowi orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego o niezgodności aktu normatywnego z Konstytucją, umową międzynarodową lub z ustawą, na podstawie którego została wydana decyzja administracyjna.

## **III. Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.):**

- zmiana definicji pojazdu nienormatywnego;
- zmiany w zakresie zasad wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego i kar dla pojazdów nienormatywnych:
  - usunięcie kategorii I zezwoleń, w tym opłat dla niej i kar za jej brak,
  - zmiany w zakresie innych kategorii w odniesieniu do nacisku osi 11,5 t, tzn. wykreślenie z zezwoleń nacisków osi poniżej 11,5 t;
- ustanowienie nowej proporcjonalnej siatki kar za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia obecnej kategorii VII, czyli najcięższych pojazdów (od 6 do 10 tys. zł.). Przy czym pozostawiono bez zmian najwyższą karę w wysokości 15 tys. zł.
- dodanie nowych uprawnień do kontroli nacisków osi dla straży gminnej.

## **IV. Zmiany w ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325)**

Projekt przewiduje dodanie w art. 272 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi nowego przepisu w § 2a i dodanie regulacji wprowadzającej wprost możliwość żądania wznowienia postępowania sędowo-administracyjnego w przypadku, gdy zostało wydane orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, które ma wpływ na treść orzeczenia sądu administracyjnego.

## **V. Zmiany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, z późn. zm.):**

Przewiduje się wprowadzenie dodatkowego kryterium oceny wniosków o dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych, tzn. w ramach podnoszenia standardów technicznych dróg – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

## **VI. Wprowadzenie przepisów przejściowych oraz dostosowujących:**

- wprowadzenie przepisów, które będą skutkować umorzeniem postępowań w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego lub kary za brak tego zezwolenia, w zakresie niezgodnym z wyrokiem TSUE (umorzenie postępowań w całości, jeśli dotyczą one wyłącznie kwestii nacisku na oś, albo umorzenie postępowań w części, jeśli ich przedmiotem są również inne kwestie np. wymiary pojazdu lub jego masa);

- 2) dostosowanie wysokości kar za brak zezwolenia obecnej kategorii VII (pojazd posiadający nacisk osi powyżej 11,5 t), tak aby wysokość kary była liczona od dopuszczalnego nacisku na oś o wartości 11,5 tony (a nie jak dotychczas 8 albo 10 t);
- 3) umożliwienie wznowienia postępowań w sprawie nałożonych opłat i kar pieniężnych za przejazd pojazdu nienormatywnego w celu umożliwienia zwrotu kar sprzed wyroku TSUE na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od dnia wejścia w życie ustawy.

Efektom projektu będzie wdrożenie wyroku TSUE tj. zapewnienie poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t w Polsce bez konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego.

Dyrektywa Rady 96/53/WE nie obliguje państw członkowskich do dostosowania dróg publicznych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t tylko do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu, co znalazło odzwierciedlenie w wyroku TSUE. Tym samym projektowane przepisy ustawy nie wymagają od zarządców dróg publicznych dostosowania dróg publicznych (ich przebudowy/rozbudowy/remontu) do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Natomiast w przypadku, gdy na danej drodze publicznej nastąpi zwiększenie ruchu ww. pojazdów ciężkich, wówczas może, ale nie musi, istnieć konieczność przeprowadzania częstszych remontów tych dróg lub ich odcinków. Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Dokonanie ww. zmian ustawowych jest konieczne w celu usunięcia niezgodnych z prawem unijnych przepisów krajowych i nie może zostać zrealizowane w inny sposób.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W państwach członkowskich UE dyrektywa Rady 96/53/WE została wdrożona. Ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t jest dozwolony z reguły na wszystkich drogach w danym kraju. Jednakże możliwe jest stosowanie ograniczeń w ruchu pojazdów do 11,5 t na niektórych odcinkach dróg. Ograniczenia mogą zostać wprowadzone przez władze lokalne na ich lokalnej sieci drogowej, jak również mogą wynikać z zastosowania odpowiednich znaków drogowych zakazujących poruszania się pojazdów ciężkich.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)	1	Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych	W wyniku wejścia w życie przepisów ustawy ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t będzie dopuszczony na wszystkich drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA.  Zmniejszy się ilość wydawanych przez GDDKiA zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych.
Pozostali zarządcy dróg publicznych	2807	Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych	Ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t będzie dopuszczony na wszystkich drogach publicznych, o ile nie zostaną wprowadzone ograniczenia w ruchu tych pojazdów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Zakazy będą wprowadzane przez zarządcę drogi publicznej za pośrednictwem znaku drogowego albo będą ustanowione w drodze uchwały przez właściwą radę gminy (miasta) albo radę powiatu.  Jednocześnie w przypadku zwiększenia na danej drodze publicznej natężenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, w wyniku którego może nastąpić szybsza degradacja drogi i w związku z tym może, ale nie musi, zaistnieć konieczność przeprowadzania przez zarządcę drogi częstszych remontów tych dróg. Niemniej jednak nie jest możliwe oszacowanie ilości takich dróg, gdyż to samorząd samodzielnie będzie wprowadzał zakazy ruchu takich pojazdów

			<p>ciężkich w ściśle określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przypadkach. Zatem nie jest znana obecnie ilość kilometrów dróg publicznych, na których zostaną wprowadzone takie zakazy przez samorząd.</p> <p>W wyniku zmian zmniejszy się ilość wydawanych zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych.</p>
Organ stanowiący gminy	ogólnie	Zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, z późn. zm.)	Możliwość wprowadzania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zakazu ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t poprzez wydawanie odpowiednich uchwał.
Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD) oraz wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego (WITD), inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (inspektorzy ITD.)	17	Zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.)	Projektowane przepisy nie przewidują zwiększenia zadań kontrolnych GITD. GITD i WITD będą nadal, tak jak obecnie, w drodze decyzji administracyjnej nakładać kary pieniężne, z tym że będzie to kara za naruszenie zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t. Zaś inspektorzy ITD będą nadal, tak jak jest obecnie, kontrolować pojazdy pod względem przestrzegania przepisów o nacisku osi. Zmianie ulega jedynie podstawa prawna do przeprowadzenia kontroli, gdyż inspektorzy ITD będą kontrolowali przestrzeganie przepisów o zakazie ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Natomiast sam sposób przeprowadzania kontroli pozostaje bez zmian.
Inne niż Inspekcja Transportu Drogowego organy kontrolne uprawnione do kontroli nacisków i karania: 1) Policja; 2) Służba Celno-Skarbowa; 3) Straż Graniczna; 4) osoby działające w imieniu zarządcy drogi z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad	ogólnie	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	<p>Jw.</p> <p>Projektowane przepisy nie przewidują zwiększenia zadań kontrolnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Policji;</li> <li>2) Służby Celno-Skarbowej;</li> <li>3) Straży Granicznej;</li> <li>4) osób działających w imieniu zarządcy drogi z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.</li> </ol> <p>Obecnie ww. podmioty również kontrolują przestrzeganie przepisów w zakresie nacisków na oś jak i nakładają stosowne kary pieniężne.</p>
Straże gminne	490 straży (w tym 409 straży miejskich i 81 straży gminnych).	Portal samorządowy.pl Zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1795, z późn. zm.)	Zadania kontrolne w zakresie nacisków na oś projekt ustawy powierza również strażnikom gminnym (miejskim). Wynikające z projektowanych przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zakazy ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t będą ustanawiane przede wszystkim poprzez właściwego zarządcę drogi za pośrednictwem znaku drogowego lub przez właściwą radę gminy (miasta) w drodze uchwały.

			<p>Straż gminna (miejska) została wskazana jako dodatkowa służba mogąca kontrolować przestrzeganie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w zakresie nacisku na oś. Przy czym zakazy ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t będą ustanawiane samodzielnie przez właściwego zarządcę drogi za pośrednictwem znaku drogowego lub przez właściwą radę gminy (miasta) w drodze uchwały. Jednocześnie przedmiotowe kontrole będą realizowane również przez inne służby (m.in. inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, Policję), które już obecnie przeprowadzają kontrole w zakresie nacisku osi. Zaś straż gminna będzie miała jedynie możliwość przeprowadzania takich kontroli i będzie mogła ją wykonywać, jeśli zaistnieje taka potrzeba na terenie gminy czy miasta, w której funkcjonuje straż gminna (miejska). Nie jest zatem możliwe oszacowanie wpływu regulacji na obciążenie pracą strażników gminnych w zakresie kontroli przestrzegania przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.</p>
Przedsiębiorcy realizujący transport drogowy	ogólnie	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	<p>Projektowane przepisy pozytywnie wpłyną na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na realizacji transportu drogowego niezależnie od przewożonego towaru wykonywaną pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Nastąpi likwidacja obowiązku uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zakresie nacisku na oś do 11,5 t i tym samym nie będą również nakładane kary z tego tytułu wynikające obecnie z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p>

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Kongres Drogowy;
- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 3) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 4) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 5) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 6) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 7) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 8) Związek Powiatów Polskich;
- 9) Związek Województw RP;
- 10) Unia Metropolii Polskich;
- 11) Związek Miast Polskich;
- 12) Związek Gmin Wiejskich;
- 13) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 14) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 15) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;

- 16) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego;
- 17) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 18) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 19) Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska;
- 20) Instytut Transportu Samochodowego;
- 21) Autostrada Wielkopolska SA;
- 22) Gdańsk Transport Company SA;
- 23) Stalexport Autostrada Małopolska SA.

Ww. termin konsultacji publicznych został podyktowany koniecznością pilnego wykonania wyroku TSUE. Zgodnie z pierwotnym harmonogramem prac legislacyjnych przedstawionym KE ustawa powinna wejść w życie w kwietniu 2020 r. Jednakże z uwagi na prośbę środowisk przewoźników drogowych, tj. Forum Transportu Drogowych, termin konsultacji publicznych został wydłużony do końca stycznia 2020 r. Wyniki konsultacji publicznych oraz opiniowania zostały przedstawione w raporcie dołączonym do niniejszej oceny. Na wszystkie pisma z uwagami udzielono pisemnych odpowiedzi. Projekt ustawy został również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST) pismem z dnia 15 stycznia 2020 r. Jednakże z uwagi na dużą ilość uwag i wątpliwości strony samorządowej projekt ustawy dwukrotnie był rozpatrywany na posiedzeniu KWRiST. KWRiST upoważniła Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego do wydania wiążącej opinii. Zespół przyjął w trybie obiegowym w dniu 20 marca 2020 r. wiążącą opinię pozytywną.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
Krajowy Fundusz Drogowy	5	60	30	5	0	0	0	0	0	0	0	0	100
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

### Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Przewiduje się, że konsekwencje ustawy w zakresie Krajowego Funduszu Drogowego nie przekroczą 100 mln zł. Należy jednocześnie zauważyć, iż wskazane kwoty w poszczególnych latach mają charakter szacunkowy i mogą ulec zmianie. Zmianie może ulec również rozłożenie kwot wydatków w poszczególnych latach. Nie wiadomo bowiem ile uprawnionych podmiotów skorzysta z uprawnienia do otrzymania zwrotu i w jakim okresie oraz ile z tych wniosków zostanie przez organy uwzględnione i w jakim terminie. Zatem przewidziane wydatki mogą ulec rozciągnięciu na kolejne lata. Przedstawione limity wydatków zostały określone na podstawie dostępnych danych ze sprawozdań finansowych dotyczących ogólnych wpływów z opłat i kar pobranych na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym do Krajowego Funduszu Drogowego.

Wydatki związane z koniecznością częstszych remontów dróg publicznych niedostosowanych do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, na których nie zostaną wprowadzone ograniczenia w ruchu takich pojazdów i o ile się pojawią, będą pokrywane z budżetów zarządców dróg. Jednakże powyższe wydatki są konsekwencją wyroku TSUE. Jednakże na marginesie można zauważyć, że ułatwiony przewóz towarów może wpłynąć na rozwój istniejących oraz pojawianie się nowych przedsiębiorstw, a tym samym zwiększony przychód jednostek samorządu terytorialnego z podatków zarówno lokalnych jak i udziału w podatku CIT.

Ponadto w przypadku dróg powiatowych i gminnych wprowadza się dodatkowe kryterium oceny wniosków o dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych tzn. w ramach podnoszenia

standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Dzięki temu zadania te uzyskują ułatwienie w ubieganiu się o środki z Funduszu Dróg Samorządowych, a tym samym konsekwencje prawodawstwa unijnego zostaną w znacznej części dofinansowane przez Skarb Państwa w ramach funkcjonujących mechanizmów.

Konsekwencją braku zezwoleń na przejazdy pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t jest brak wpływów z opłat za ich wydanie oraz kar za brak takich zezwoleń dla organów ich wydających. Powiązany z tym jest jednoczesny brak konieczności ponoszenia wydatków związanych z nabywaniem druków zezwoleń i zmniejszonym nakładem pracy (mniejsze koszty administracyjne). Skutki finansowe tego działania są trudne do oszacowania ze względu na brak danych odnośnie zezwoleń i kar dotyczących takich pojazdów. Jednakże powyższe jest konsekwencją wyroku TSUE i nie ma możliwości zrealizowania zakładanego celu w inny sposób niż proponowany w projektowanej ustawie.

W zakresie zezwoleń wydawanych przez GDDKiA, tzn. zezwoleń kategorii IV–VII w latach 2015–2018 w GDDKiA (Centrala oraz 16 oddziałów), wydano łącznie odpowiednio: 13.503, 11.108, 11.904 i 11.753 zezwoleń kategorii IV, V, VI i VII. Wpływy z tytułu uiszczonych opłat w całej GDDKiA wynosiły odpowiednio: 18.197,7 tys. zł, 14.550,4 tys. zł, 15.701,2 tys. zł oraz 11.938,2 tys. zł.

Zgodnie z art 140aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, o którym mowa w rt. 64 ust. 1 pkt 1, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej. Z danych przekazanych przez GITD wynika, że w latach 2013–2018 [do 30 czerwca] ITD, na podstawie art. 140aa ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wydawała odpowiednio 1.715, 2.308, 1.801, 1.309, 1.216 i 459 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za przejazd po drogach krajowych na terenie Polski pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakładając przy tym kary w łącznej wysokości odpowiednio: 9.498,5 tys. zł, 12.135 tys. zł, 9.864,5 tys. zł, 7.299 tys. zł, 6.941 tys. zł oraz 2.442 tys. zł.

Ponadto, w tym samym okresie ITD na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nałożyło odpowiednio 640, 2.421, 2.379, 2.770, 2.199 oraz 789 mandatów karnych podczas kontroli ważenia pojazdów przeprowadzonych na drogach krajowych o ograniczonym nacisku osi (8t i 10t – na łączne kwoty odpowiednio 174,4 tys. zł, 766 tys. zł, 714,9 tys. zł, 798,3 tys. zł, 617,3 tys. zł oraz 225 tys. zł. W tym samym zakresie wydano odpowiednio 1.414, 1.807, 1.480, 1.072, 664 oraz 201 decyzji administracyjnych na łączne kwoty odpowiednio 8.410 tys. zł, 10.630 tys. zł, 8.511 tys. zł, 6.263 tys. zł, 4.048 tys. zł oraz 1.295 tys. zł.

Należy podkreślić, że powyższe dane dotyczą zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych różnych kategorii, które były wydawane na różne przekroczone parametry nie tylko nacisk osi. Podobne zastrzeżenie dotyczy wskazanych kar za przejazdy pojazdów nienormatywnych.

Z uwagi na powyższe, a w szczególności fakt, że zarówno zezwolenia jak i kary dotyczyły łącznie kilku parametrów przekroczenia a obecne przepisy nie określają części składowej za każde przekroczenie nie ma możliwości wyselekcjonowania z powyższych danych tych dotyczących jedynie przekroczenia nacisku pojedynczej osi zawierającego się w przedziale do 11,5 tony na oś.

Nie jest możliwe przedstawienie w ujęciu pieniężnym utraty wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu likwidacji zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Należy bowiem zauważyć, że projektowaną ustawą likwidowane jest zezwolenie kategorii I, które dotyczy wyłącznie przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednakże zezwolenie to wydawane jest przez poszczególnych zarządców dróg samorządowych na przejazd ww. pojazdów ciężkich po drogach samorządowych. Resort infrastruktury nie posiada informacji w zakresie ilości wydanych zezwoleń kategorii I jak i uzyskanych z tego tytułu wpływów. Jedyne informacje w zakresie wpływów z zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, posiadane przez MI z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczą zezwoleń kategorii IV–VII, które wydawane są w związku z przekroczeniem przez pojazd również innych wymagań technicznych tzn. szerokości, wysokości. Zatem nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie i wyodrębnienie ile z tych zezwoleń było wydanych jedynie w związku z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku osi.

Jednocześnie nie przewiduje się redukcji etatów czy w GDDKiA czy też samorządach w związku z brakiem konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. z uwagi na fakt, iż zarządcy dróg publicznych wykonują szereg zadań

wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego stanowiło niewielki ułamek zadań przez nich realizowanych. Również trudne są do oszacowania koszty związane z oznakowaniem dróg publicznych w związku z wprowadzeniem zakazów ruchu pojazdów ciężkich, gdyż decyzja o wprowadzeniu zakazu, w wyniku której będzie konieczne ustawienie znaku drogowego, jest autonomiczną decyzją danej jednostki samorządu terytorialnego. Zatem nie jest znana obecnie ilość kilometrów dróg publicznych, na których zostaną wprowadzone takie zakazy przez samorząd. Tym bardziej nie jest możliwe podanie ilości wprowadzonych, po wejściu w życie ustawy, zakazów ruchu. Z informacji posiadanych z GDDKiA orientacyjny koszt ustawienia znaku zakazu B-19 to 250,00 zł brutto a znaku F-6 to 600,00 zł brutto.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, karę pieniężną za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia, nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej w wysokości:

- 1) 1500 zł – za brak zezwolenia kategorii I (kategoria ta w projekcie ustawy jest likwidowana)
- 2) 5000 zł – za brak zezwolenia kategorii III–VI;
- 3) za brak zezwolenia kategorii VII:
  - a. 500 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,
  - b. 2000 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,
  - c. 15 000 zł – w pozostałych przypadkach.

Natomiast projekt ustawy przewiduje iż za:

- naruszenie zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t albo
- naruszenie zakazów w zakresie nacisków wynikających z umów międzynarodowych albo
- przekroczenie dopuszczalnego nacisku na oś na drodze gruntowej

wymierza się w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości:

- 3 000 zł – gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%;
- 6 000 zł – gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%;
- 10 000 zł – w pozostałych przypadkach.

w przypadku gdy naruszony został zakaz ruchu pojazdów ciężkich w zakresie nacisku pojedynczej osi napędowej wynikający z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i jednocześnie nie zostały naruszone przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dot. zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej.

Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych zostały uzależnione od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa.

Ponadto projekt ustawy przewiduje, iż przekroczenie dopuszczalnej wartości nacisku osi ustala się jako różnicę między naciskiem osi danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku, stwierdzonym przez kontrolującego, a dopuszczalną wartością nacisku określoną w uchwałach samorządu lub umowach międzynarodowych. Przepis ten ma na celu jednoznaczne określenie w jaki sposób kontroler podczas przeprowadzania kontroli powinien ustalać przekroczenie nacisku osi.

Jednocześnie projekt ustawy przewiduje, iż przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej nie bierze się pod uwagę zakresu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t. Przepis ten ma na celu zapobiegnięcie podwójnemu karaniu w przypadku pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 11,5 t. Pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jest w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym pojazdem nienormatywnym, gdyż przekracza warunki dla pojazdów określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U z 2016 r. poz. 2022, ze zm.). Zatem pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jako pojazd nienormatywny będzie podlegał, w zakresie, w którym nastąpiło przekroczenie nacisku ponad 11,5 t, sankcji określonej w art. 140ab ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Projekt ustawy wprowadza przepis regulujący kwestię wzruszenia ostatecznych decyzji w sprawie kar nałożonych za przejazd pojazdu nienormatywnego, które zostały wydane na podstawie przepisów uznanych następnie za niegodne z dyrektywą Rady 96/53/WE w orzeczeniu TSUE.

Oszacowanie skutków finansowych jest bardzo trudne, gdyż nie istnieją dane w zakresie przekroczenia samych nacisków na oś z uwagi na obecną konstrukcję przepisów zakładającą połączenie kilku parametrów w jednym dokumencie. Przedstawione maksymalne limity wydatków zostały określone na podstawie dostępnych danych ze sprawozdań finansowych dotyczących ogólnych wpływów z opłat i kar pobranych na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym do Krajowego Funduszu Drogowego.

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz obywateli i gospodarstwa domowe, sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych**

Skutki w mln zł

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	Podmioty uprawnione do zwrotu zapłaconych opłat z tytułu zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego albo nałożonych kar pieniężnych za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia	5	60	30	5	0	0	100
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane przepisy wpłyną pozytywnie na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na realizacji transportu drogowego. Na przejazd pojazdu o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t nie będzie trzeba uzyskiwać zezwoleń. Tym samym nastąpi uproszczenie procedur administracyjnych i zmniejszenie liczby wydawanych dokumentów w przypadku poruszania się po polskich drogach pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Ułatwienie działalności gospodarczej będzie wynikać zarówno z oszczędności finansowych (trudnych do oszacowania z uwagi na fakt, że decyzja o wyborze konkretnej trasy przejazdu należy do przedsiębiorcy) związanych z brakiem konieczności uzyskiwania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, jak i możliwości prowadzenia transportu towarów pojazdami o takim nacisku z niewielkimi ograniczeniami.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedsiębiorcy jako właściciele pojazdów wykonujących przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t skorzystają z proponowanych rozwiązań, co ułatwi im prowadzenie działalności gospodarczej w wyniku uproszczenia procedur administracyjnych i zmniejszenia liczby wydawanych dokumentów. Ułatwienie działalności gospodarczej będzie wynikać zarówno z oszczędności finansowych (trudnych do oszacowania) związanych z brakiem konieczności uzyskiwania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, jak i możliwości prowadzenia transportu towarów pojazdami o takim nacisku z niewielkimi ograniczeniami.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

	osoby niepełnosprawne i osoby starsze	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie projektowanych zmian będzie miało korzystny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw realizujących przewozy drogowe.</p> <p>Nie jest możliwe przedstawienie w ujęciu pieniężnym oszczędności po stronie przedsiębiorców z tytułu likwidacji zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Projektowaną ustawą likwidowane jest zezwolenie kategorii I, które dotyczy wyłącznie przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednakże zezwolenie to wydawane jest przez poszczególnych zarządców dróg samorządowych na przejazd ww. pojazdów ciężkich po drogach samorządowych. Resort infrastruktury nie posiada informacji w zakresie ilości wydanych zezwoleń kategorii I jak i uzyskanych z tego tytułu wpływów. Jedyne informacje w zakresie wpływów z zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, posiadane przez MI z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przedstawione w pkt 6 OSR (w zakresie wpływu na sektor finansów publicznych) dotyczą zezwoleń kategorii IV–VII, które wydawane są w związku z przekroczeniem przez pojazd również innych wymagań technicznych tzn. szerokości, wysokości. Zatem nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie i wyodrębnienie, ile z tych zezwoleń było wydanych jedynie w związku z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku osi. Wejście w życie projektowanych zmian nie będzie natomiast miało wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Przedsiębiorcy nie będą musieli ubiegać się i uzyskiwać zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych dla pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projektowane przepisy nie mają wpływu na rynek pracy w związku z brakiem konieczności wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Nie przewiduje się zatem zmniejszenia etatów zarówno w GDDKiA jak i w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego z uwagi na szereg innych zadań i obowiązków nałożonych na zarządcę drogi ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Ponadto należy zauważyć, iż nadal będą wydawane zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: DROGI PUBLICZNE	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Wejście w życie projektowanych zmian będzie miało korzystny wpływ na sytuację i rozwój regionalny, gdyż możliwy będzie dojazd pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t bez zezwolenia np. do terminali logistycznych, czy przeładunkowych. Zwiększony rozwój transportu pojazdami o takim nacisku osi pozwoli na lepsze skomunikowanie pomiędzy regionami i może spowodować rozwój działalności gospodarczej wymagającej takiego transportu.</p> <p>Odnosząc się do wpływu projektowanej regulacji na drogi publiczne należy wyjaśnić, iż zgodnie z danymi GUS (stan na 31 grudnia 2018 r.) dróg publicznych w Polsce jest ogółem 424 563,90 km, w tym:</p> <p>1) dróg krajowych jest 19 403,10 km;</p>	

2) dróg samorządowych jest 405 160,80 km.

W zakresie dróg krajowych – obecnie sieć dróg krajowych, które są dopuszczone do ruchu pojazdów o nacisku do 11,5 t/oś wynosi ok. 54% sieci dróg krajowych w Polsce. Przy czym należy zauważyć, iż drogi krajowe, mimo że stanowią tylko ok. 5% dróg w sieci dróg publicznych (ok. 19 403,1 km), przenoszą aż 60% całego ruchu drogowego (czyli drogi samorządowe, stanowiące ok. 95% dróg publicznych, przenoszą tylko 40% ruchu drogowego). W związku z tym również ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t odbywa się zasadniczo po sieci dróg krajowych.

W związku z powyższym, obecnie odsetek sieci dróg publicznych w Polsce, na których dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, wynosi ok. 3% i są to drogi krajowe.

Natomiast w zakresie dróg samorządowych należy zauważyć, iż zdecydowana większość dróg publicznych w Polsce to drogi samorządowe, które liczą ok. 405 160,80 km i tym samym stanowią ok. 95% dróg publicznych w Polsce.

Projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami dyrektywy Rady 96/53/WE, przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Jedynym ustawowo określonym wyjątkiem są drogi gruntowe, po których dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t. Obecnie w Polsce jest nadal ok. 120 607 km dróg publicznych o nawierzchni gruntowej (stanowią ok. 29% wszystkich dróg publicznych w Polsce). Drogi te nie spełniają wymogów nośności. Ze względów bezpieczeństwa dla samych kierujących tymi pojazdami nie powinien odbywać się na nich również ruch pojazdów ciężkich. Ponadto nie jest możliwe zasadniczo otwarcie tych dróg do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. ze względu na ograniczenia techniczne. Jednakże z uwagi na konieczność zapewnienia dojazdu pewnym rodzajom pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej wyższym niż 8 t projekt ustawy przewiduje możliwość podniesienia wartości dopuszczalnego nacisku na drodze gruntowej za pośrednictwem znaków drogowych.

Dodatkowo projekt ustawy przewiduje możliwość wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t:

- po określonej drodze publicznej – wówczas zakaz wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego,
- w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne – wówczas zakaz ustanawia właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały.

Jednocześnie projekt ustawy przewiduje, iż wprowadzenie zakazu ruchu po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:

- parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów ciężkich tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz
- okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ, np. droga lub jej odcinek przebiega lub jej przebieg graniczy z obszarem, na którym znajduje się forma ochrony przyrody.

Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi. Po drugie, zaproponowane rozwiązanie ograniczające możliwość wprowadzania zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie zgodne z art. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się, iż po wejściu w życie ustawy, co do zasady dróg publicznych w Polsce, po których dopuszczony będzie ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t będzie do 303 956,9 km co stanowić będzie ok. 70% wszystkich dróg publicznych w Polsce (z 424 563,90 km wszystkich dróg publicznych odejmujemy 120 607 km dróg publicznych gruntowych).

Natomiast niezależnie od powyższego samorządy będą mogły wprowadzać dodatkowe ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek. Przy czym konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ograniczy

	<p>możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich. Jednocześnie w przypadku zwiększenia na danej drodze publicznej natężenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, w wyniku którego nastąpi szybsza degradacja drogi – może, ale nie musi, zaistnieć konieczność przeprowadzania przez zarządcę drogi częstszych remontów tych dróg. Niemniej jednak nie jest możliwe oszacowanie ilości takich dróg, gdyż w ściśle określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przypadkach samorząd będzie mógł wprowadzić zakazy ruchu takich pojazdów ciężkich.</p>
<p><b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b></p>	
<p>Wykonanie projektowanych przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.</p>	
<p><b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b></p>	
<p>Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanej ustawy.</p>	
<p><b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b></p>	
<p>Brak.</p>	

## RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA

### PROJEKTU PUSTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW

#### 1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący)

*Projekt ustawy* został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Polski Kongres Drogowy;
- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 3) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 4) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 5) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 6) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 7) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 8) Związek Powiatów Polskich;
- 9) Związek Województw RP;
- 10) Unia Metropolii Polskich;
- 11) Związek Miast Polskich;
- 12) Związek Gmin Wiejskich,
- 13) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 14) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 15) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 16) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 17) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 18) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 19) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 20) Instytut Transportu Samochodowego;
- 21) Autostrada Wielkopolska SA;
- 22) Gdańsk Transport Company SA;
- 23) Stalexport Autostrada Małopolska SA.

W ramach konsultacji publicznych uwagi do *projektu ustawy* zgłosili:

- 1) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 2) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 3) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 4) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 5) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 6) Związek Powiatów Polskich;
- 7) Związek Województw RP;
- 8) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 9) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 10) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 11) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 12) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 13) Instytut Transportu Samochodowego;
- 14) Stalexport Autostrada Małopolska SA
- 15) Fundacja ProKolej,
- 16) Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Olsztynie.

Uwagi zostały częściowo uwzględnione, na wszystkie pisma z uwagami udzielono pisemnych odpowiedzi (załącznik: tabela z uwagami i stanowiskiem resortu). Uwagi o charakterze legislacyjno-redakcyjnym zostaną omówione na etapie komisji prawniczej w Rządowym Centrum Legislacji.

Projekt ustawy został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST) 15 stycznia 2020 r. Dnia 20 stycznia 2020 r. projekt został omówiony na Zespole ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST). Na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego 29 stycznia 2020 r. zdecydowano o ponownym skierowaniu projektu do Zespołu ds. Infrastruktury. Projekt był przedmiotem prac ww. Zespołu w ramach KWRiST 17 lutego 2020 r. i został kierunkowo pozytywnie zaopiniowany. Na posiedzeniu KWRiST w dniu 26 lutego 2020 r. zdecydowano o ponownym skierowaniu projektu ustawy do Zespołu ds. Infrastruktury, który wyda wiążącą opinię w sprawie projektu ustawy. Ostatecznie Zespół przyjął w trybie obiegowym w dniu 20 marca 2020 r. wiążącą opinię pozytywną.

Ponadto projekt ustawy był przedmiotem opiniowania przez Radę Legislacyjną. Pismem z dnia 13 marca 2020 r. Rada Legislacyjna przedstawiła generalnie pozytywną opinię o projekcie ustawy. Zgodnie z ww. pismem „W przekonaniu Rady Legislacyjnej Projekt zasługuje generalnie na pozytywną ocenę i powinien być przedmiotem dalszych prac w ramach rządowego procesu legislacyjnego. Potrzeba przygotowania Projektu była bezdyskusyjna, podobnie jak poza wszelkim sporem są konieczność dalszych prac nad Projektem i jego finalne uchwalenie w postaci stosownej ustawy: konieczność ta wynika mianowicie ze spoczywającego na władzach polskich obowiązku dostosowania przepisów prawa polskiego do przepisów dyrektywy 96/53/WE, tak jak to Polsce nakazał uczynić TSUE w wyroku z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17. Projekt generalnie w bardzo udany sposób wdraża w polskim porządku prawnym odnośne przepisy dyrektywy 96/53/WE oraz postanowienia wspomnianego wyroku TSUE, zapewniając w tym zakresie niezbędną pożądaną zgodność. Na pochwałę zasługuje w szczególności kompleksowe podejście przez twórców Projektu do stojącego przed nimi problemu prawnego, przejawiające się w przygotowaniu zmian w kilku ustawach oraz w wielu przepisach tych ustaw.”. Niezależnie od ww. pozytywnej oceny projektu ustawy, Rada Legislacyjna przedstawiła również swoje rekomendacje i uwagi w zakresie projektowanych przepisów. MI pismem z dnia 26 maja 2020 r. ustosunkował się do wszelkich uwag Rady Legislacyjnej.

## **2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym**

Projekt nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

## **3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku**

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

**ZESTAWIENIE UWAG Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO  
PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw

Lp.	Jedn. red. aktu nowelizowanego	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Sposób uwzględnienia
1.	UWAGI OGÓLNE	<p><b>Związek Województw RP</b></p> <p><b>Związek Powiatów Polskich</b></p>	<p>Wprowadzenie zmiany polegającej na dopuszczeniu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych spowoduje zamieszanie i narazi samorządy i administrację drogową na ponoszenie dodatkowych kosztów związanych ze zmianą oznakowania całej sieci dróg. Spowoduje to znaczne zwiększenie liczby znaków na drogach - co będzie generować dodatkowe koszty na zarządcach.</p> <p>Brak jest uwarunkowań, które określałyby sposób dostosowania tych dróg do przenoszenia powyższych nacisków i wprowadzały np. okres przejściowy na dostosowanie dróg do tych wymogów, jak również tworzyłyby dodatkową pulę środków, która pozwalałaby na częściowe sfinansowanie tych wymogów (zmiana konstrukcji nawierzchni). Bez takiego wsparcia, związanego z przebudową, rozbudową i remontem, droga po której zostanie dopuszczony ruch pojazdów ciężkich (nastąpi wzrost tego ruchu) ulegnie szybszej degradacji. W praktyce zaś szybsze zużycie i degradacja nieprzystosowanej do ruchu ciężkiego drogi publicznej, bez zabiegów modernizacyjnych, oznacza doprowadzenie jej w krótkim czasie do stanu zagrażającego bezpiecznemu użytkowaniu.</p> <p>Dopuszczenie wszystkich dróg do 11,5 t spowoduje rezygnację wielu przewoźników z dróg płatnych a tym samym zwiększy się natężenie ruchu, często już i tak wysokie, na drogach niższych kategorii. Zmiana ustawy nakazuje poniesienie nieuzasadnionych bardzo wysokich kosztów na drogi niższych kategorii (i tak cierpiących na bark środków) w celu ich zabezpieczenia przed degradacją i zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa.</p> <p>Wprowadzanie zakazów poruszania się określonych pojazdów wiąże się z usytuowaniem nowych znaków drogowych (zakazu oraz uprzedzających o zakazach). W przedstawionych materiałach brak</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Przede wszystkim należy zauważyć, iż wdrożenie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z dnia 21 marca 2019 r., stanowiącego podstawę projektowanych zmian legislacyjnych, wymaga dopuszczenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. TSUE uznał bowiem obowiązujące w Polsce przepisy m.in. art. 41 <i>ustawy o drogach publicznych</i> i w konsekwencji wynikający z przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t za sprzeczny z przepisami <i>dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r.</i> W związku z powyższym konieczne jest podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do usunięcia lub modyfikacji niezgodnych z prawem unijnych przepisów krajowych. Jednocześnie należy zauważyć, iż ww. <i>dyrektywa Rady 96/53/WE</i> nie obliguje państw członkowskich do dostosowania dróg publicznych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a jedynie do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu. W trakcie postępowania przed TSUE kwestia ta była podnoszona przez Komisję Europejską. Polska bowiem wielokrotnie (zarówno na początkowym etapie wyjaśnień z KE w związku ze skargą polskich przedsiębiorstw transportowych jak i na etapie postępowania przed TSUE) zwracała uwagę na fakt, iż bez unowocześnienia (przebudowy/rozbudowy/remontu), droga po której zostanie dopuszczony ruch pojazdów ciężkich ulegnie szybszej degradacji. Niemniej jednak stanowisko to nie zostało uwzględnione ani przez Komisję Europejską ani Trybunał Sprawiedliwości UE. Tym samym projektowane przepisy ustawy nie wymagają od zarządców dróg publicznych dostosowania dróg</p>

		<p>jest określenia choćby szacunkowego zakresu ilości dróg, na których mogą być wprowadzane ww. zakazy.</p> <p>Proponowane rozwiązania wpłyną negatywnie na bezpieczeństwo i stan techniczny dróg. Istniejąca sieć drogowa (poza autostradami, drogami szybkiego ruchu i głównej sieci krajowej) nigdy nie była projektowana pod naciski pojedynczej osi 11,5t, poza odcinkami dróg realizowanymi z funduszy UE. Ponadto przepisy mają być wprowadzone bez okresu przejściowego, co uniemożliwia podjęcie kroków związanych z właściwym przygotowaniem infrastruktury drogowej poprzez zaprojektowanie i wprowadzenia zakazów. Dodatkowo część dróg wojewódzkich była odcinkowo przebudowywana z funduszy europejskich, co komplikuje możliwości związane z racjonalnym wprowadzeniem zakazów. Jednocześnie spowoduje to poniesienie ogromnych kosztów finansowych związanych z projektowaniem i wprowadzeniem oznakowania wyłączającego ruch pojazdów ciężkich na wytypowanych odcinkach. Istotne jest również to, że do oznakowania dróg zostanie wprowadzona dodatkowo ogromna ilość znaków, co będzie miało wpływ na czytelność oznakowania, a w konsekwencji na bezpieczeństwo w ruchu</p> <p>W ustawie należy przewidzieć przepis przejściowy w przedmiocie dostosowania istniejącego oznakowania do nowych przepisów. Spowoduje to znaczne zwiększenie liczby znaków na drogach - co będzie generować dodatkowe koszty na zarządcach.</p> <p>W ustawie należy przewidzieć przepis przejściowy w przedmiocie dostosowania istniejącego oznakowania do nowych przepisów.</p> <p>Przekazany projekt Ustawy nie porusza kwestii kosztów i czasochłonności zmiany oznakowania dróg, wynikającej ze zmiany nośności dróg, w szczególności dróg wojewódzkich. Obecnie oprócz znaków B-19 „zakaz wjazdu pojazdów o nacisku osi większym niż ... t”, kwestię dopuszczenia dla ruchu pojazdów o określonej nośności po drogach wojewódzkich określają znaki i piktogramy znaków: E-15b, E-15e i E-15h. Na chwilę obecną ogromna większość dróg wojewódzkich to drogi oznakowane znakami E-15b (o dopuszczonym ruchu pojazdów o nacisku osi pojedynczej nie przekraczającym 80 kN), natomiast pozostała część dróg wojewódzkich oznakowana jest znakami E-15e (o dopuszczonym ruchu pojazdów o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym 100 kN). Tymczasem, po wprowadzeniu ustawy o dopuszczeniu na wszystkich drogach publicznych (z wyjątkiem dróg</p>	<p>publicznych (ich przebudowy/rozbudowy/remontu) do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednocześnie należy zauważyć, iż cel jakim jest usunięcie niezgodnych z prawem unijnym przepisów krajowych nie może zostać zrealizowane w inny sposób jak poprzez nowelizację obowiązujących przepisów.</p> <p>Projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami <i>ww. dyrektywy Rady 96/53/WE</i> przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Niemniej jednak samorządy będą mogły wprowadzać ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek. Przewiduje się, że co do zasady wprowadzenie strefy tzw. zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, zwanego dalej „zakazem poruszania się pojazdów ciężkich”, będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszanie się pojazdów ciężkich tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz</li> <li>- okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ.</li> </ul> <p>W zakresie oznakowania strefy, wprowadzania zmian w organizacji ruchu jak i kwestii kosztów z tym związanych MI wyjaśnia, iż w naszej opinii kwestie te wynikają z obowiązujących już zasad ogólnych i nie powinny budzić wątpliwości. Projektowane przepisy nie wprowadzają zmian w zakresie procedur dotyczących umieszczania znaków drogowych. Tym samym tak jak jest już obecnie wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem</i> podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 tego <i>rozporządzenia</i> organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Jednocześnie</p>
--	--	---	--

			<p>gruntowych) ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś nie przekraczającym 11,5 tony (115 kN), wszystkie drogi wojewódzkie winny zostać oznakowane znakami E-15h. Powyższa zmiana musiałaby dotyczyć większości znaków kierunku i miejscowości ustawionych w ciągu dróg wojewódzkich</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe proponuje się wprowadzenie zmiany w rozporządzeniu Ministrów infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. W szczególności proponuje się zmianę znaczenia znaków E-15h (aktualne brzmienie: numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t) i E-15b (aktualne brzmienie: numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t), tak by znak E-15h po zmianie oznaczał „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”, a znak E-15b po zmianie oznaczał „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”. W ten sposób konieczna byłaby wyłącznie zmiana istniejących znaków i piktogramów znaków E-15e (który oznacz: numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t) na E-15b, który po zmianie oznaczałby „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, co wielokrotnie zmniejszyłoby koszty zmiany oznakowania.</p>	<p>oczywistym dla resortu infrastruktury jest fakt, iż realizacja projektowanych przepisów ustawy wpływa również na obowiązujące akty wykonawcze wynikające z przepisów <i>ustawy o drogach publicznych</i> jak i <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i>, m.in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych (np. oznakowania E-15e). Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> zostanie w tym zakresie uzupełnione o informację o konieczności dokonania zmian w aktach wykonawczych. Należy również zauważyć, iż w przypadku decyzji o ustanowieniu strefy zakazującej poruszania się pojazdów ciężkich rada gminy (miasta) powinna skorelować termin wejścia w życie uchwały z uzyskaniem zatwierdzonej organizacji ruchu.</p> <p>Ponadto przewiduje się wprowadzenie przepisu, zgodnie z którym znaki kierunku i miejscowości wskazujące numer i rodzaj (kategorię) drogi, oznaczające zarazem dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu poruszającego się tą drogą, zgodnie z art. 41 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, umieszczone na drogach publicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>wyrażają wyłącznie informację o numerze i rodzaju (kategorii) drogi;</li> <li>mogą pozostać na drogach publicznych do czasu ustalenia organizacji ruchu przewidującej wymianę tych znaków.</li> </ol> <p>Tym samym nie będzie konieczności wymiany dotychczasowych znaków kierunku i miejscowości wskazujących numer i rodzaj (kategorię) drogi.</p> <p>Jednocześnie należy wyjaśnić, iż nie jest możliwe oszacowanie ilości dróg publicznych na których zostanie wprowadzony zakaz poruszania się pojazdów ciężkich, gdyż to samorząd samodzielnie będzie wprowadzał zakazy ruchu pojazdów ciężkich w ściśle określonych w <i>ustawie o drogach publicznych</i> przypadkach. Trudne jest tym samym oszacowanie kosztów związanych z oznakowaniem dróg publicznych w związku z wprowadzeniem zakazów ruchu pojazdów ciężkich, gdyż decyzja o wprowadzeniu zakazu, w wyniku której będzie konieczne ustawienie znaku drogowego jest autonomiczną decyzją danej jednostki samorządu terytorialnego tzn. rady gminy (miasta). Z informacji posiadanych z GDDKiA orientacyjny koszt ustawienia znaku zakazu B-19 to 250,00 zł brutto a znaku F-6 to 600,00 zł brutto.</p>
2	UWAGI OGÓLNE	<b>FUNDACJA ProKolej</b>	<p>Ponad dwudziestokrotne zwiększenie długości sieci obsługiwanej przez ciężki transport nie pozostanie bez wpływu na wielkość przewozów i bezpieczeństwo ruchu. Udostępniając niedostosowane do proponowanego obciążenia drogi i rezygnując z narzędzi regulujących skalę ruchu wprost promujemy wzrost obciążenia przewozami i degradację infrastruktury. Wbrew wszelkim deklaracjom i zobowiązaniom pogarszamy również konkurencyjność transportu</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Nowelizacja obowiązujących przepisów wynika z wyroku z 21 marca 2019 r. TSUE, który orzekł, iż obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. należy uznać za sprzeczny z przepisami art. 3 i 7 <i>dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne</i></p>

kolejowego (a także wodnego śródlądowego), który miał stanowić alternatywę dla przeciążonej sieci drogowej

Dodatkowy wzrost przewozów realizowanych w ciężkim transporcie drogowym jest sprzeczny z założeniami Białej Księgi w sprawie polityki transportowej UE, która dla przewozów ładunków przewiduje radykalne zwiększenie udziału kolei względem transportu samochodowego. Do 2030 roku 30%, a do 2050 roku ponad 50% przewozów towarowych na odległość powyżej 300 km ma być przeniesiona z dróg na alternatywne środki transportu. Konsekwencją wzrostu ciężkiego ruchu, zwłaszcza na drogach nieprzystosowanych do obciążenia 11,5 t na oś będzie wzrost nakładów na utrzymanie i remonty infrastruktury. Kolejne straty finansowe dla gospodarki i społeczeństwa wygeneruje spadek konkurencyjności i ograniczenie przewozów przez alternatywne gałęzie transportu - w tym kolej - oraz szkody ekologiczne. W przeliczeniu na jednostkę ładunku transport kolejowy emituje bowiem 9 razy mniej CO<sub>2</sub> oraz 8 razy mniej zanieczyszczeń powietrza niż samochód ciężarowy. A zgodnie z danymi Europejskiej Agencji Środowiska zanieczyszczenie powietrza przez samochody ciężarowe kosztuje państwa członkowskie Unii Europejskiej od 43 do 46 mld euro rocznie.

Systemowy problem pominięcia w ocenie skutków regulacji całego obszaru ochrony środowiska naturalnego powoduje z resztą, że cała konstrukcja projektowanych przepisów pozostaje w sprzeczności z krajową i europejską polityką ekologiczną - w tym priorytetem w postaci dążenia do neutralności klimatycznej. I to w sytuacji, w której Polska, w ramach unijnego porozumienia o podziale redukcji emisji (ESR), jest zobowiązana do redukcji emisji gazów cieplarnianych z sektorów nieobjętych handlem uprawnieniami do emisji o 7% już w latach 2020-2030, a przeniesienie przewozów z dróg na kolej znalazło się wśród priorytetów w najnowszym dokumencie Komisji Europejskiej pt. „Europejski Zielony Ład”.

Podsumowując nasze stanowisko chcielibyśmy stwierdzić, że skierowany do konsultacji projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw nr (UC 8) wymaga gruntownej zmiany. Wąskie, fragmentaryczne podejście branżowe, pozbawione kontekstu i odniesienia do otoczenia wypacza bowiem sens implementowanych przepisów. Rozumiemy potrzebę zmian w polskim prawie narzuconych wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17, ale nie możemy zaakceptować ich formuły prowadzącej do dalszego promowania transportu drogowego kosztem kolei - bo zwiększa ona ryzyko niezrealizowania celu redukcyjnego emisji gazów cieplarnianych z sektora non-ETS.

*dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.* Tym samym projektowane przepisy mają na celu pełne dostosowanie prawa polskiego do regulacji unijnych tzn. wdrożenie wyroku TSUE.

Jednocześnie należy zauważyć, iż ww. *dyrektywa Rady 96/53/WE* nie obliguje państw członkowskich do dostosowania dróg publicznych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a jedynie do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu. W trakcie postępowania przed TSUE kwestia ta była podnoszona przez Komisję Europejską. Polska bowiem wielokrotnie (zarówno na początkowym etapie wyjaśnień z KE w związku ze skargą polskich przedsiębiorstw transportowych jak i na etapie postępowania przed TSUE) zwracała uwagę na fakt, iż bez unowocześnienia (przebudowy/rozbudowy/remontu), droga po której zostanie dopuszczony ruch pojazdów ciężkich ulegnie szybszej degradacji. Niemniej jednak stanowisko to nie zostało uwzględnione ani przez Komisję Europejską ani Trybunał Sprawiedliwości UE. Tym samym projektowane przepisy ustawy nie wymagają od zarządców dróg publicznych dostosowania dróg publicznych (ich przebudowy/rozbudowy/remontu) do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednocześnie należy zauważyć, iż cel jakim jest usunięcie niezgodnych z prawem unijnym przepisów krajowych nie może zostać zrealizowane w inny sposób jak poprzez nowelizację obowiązujących przepisów.

Projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami ww. *dyrektywy Rady 96/53/WE* przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Niemniej jednak samorządy będą mogły wprowadzać ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek. Resort infrastruktury poprzez wprowadzenie w projekcie ustawy przepisów umożliwiających wprowadzanie zakazów np. stref kierowało się ochroną tych dróg publicznych, które są w najgorszym stanie technicznych jednocześnie będąc w zgodzie z przepisami unijnymi. Tym samym wprowadzenie możliwości ustanowienia zakazów poruszania się pojazdów ciężkich daje samorządom możliwość zabezpieczenia drogi. W myśl projektowanych przepisów można będzie zastosować albo znaki drogowe ustalane przez zarządcę drogi albo ustanowienie strefa z ograniczonym ruchem uchwałą rady gminy (miasta).

Jednocześnie należy zauważyć, iż od wydania wyroku TSUE który jest stosowany bezpośrednio, pojazdy o nacisku pojedynczej osi

				napędowej do 11,5 t mogą poruszać się swobodnie po wszystkich drogach publicznych w Polsce bez jakichkolwiek ograniczeń. Projektowane przepisy powinny zatem wejść jak najszybciej gdyż przewidują one przepisy umożliwiające samorządom wprowadzanie ograniczeń ruchu pojazdów ciężkich w przypadku spełnienia ustawowych przesłanek.
3	UWAGI OGÓLNE	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	<p>Wyrok TSUE z marca 2019 r., w sposób zasadniczy powinien zmienić postrzeganie dróg publicznych w Polsce przez Ministerstwo Infrastruktury, oznacza on bowiem wskazanie, że cała sieć drogowa powinna być zdolna do dostarczania wiarygodnej usługi przejazdu z punktu A do punktu B, bez ograniczeń związanych z nośnością dróg. Wprowadzenie wyroku TSUE w życie oznacza także konieczność rozpoczęcia w Polsce zasadniczej dyskusji o standardach przebudowy sieci drogowej.</p> <p>Warto zwrócić uwagę, że wykorzystanie przez samorzady - gminy, powiaty i miasta na prawach powiatu, prawa do obszarowego ograniczenia przejazdu ciężkich pojazdów, może skutkować dużymi problemami z ustaleniem tras przejazdów. W świetle powyższego zasadne wydaje się stworzenie w Ministerstwie Infrastruktury punktu zbierającego dane o włączeniach odcinków lub obszarów z ruchu 115 kN, z jednoczesnym udostępnieniem danych w postaci informatycznej on-line.</p> <p>Z punktu widzenia członków OIGD przekazanie radom gminy i powiatu prawa do obszarowego ograniczania wjazdu pojazdów o nacisku 115 kN może skutkować zasadniczymi zmianami w prowadzeniu działalności gospodarczej przez konieczność innej organizacji transportu wielkotonażowych dostaw materiałów (np. kruszyw), przewozu mas asfaltowych z otaczarni na budowę itp., przez rozłożenie przewozu na większą liczbę mniejszych jednostek transportowych co spowoduje zwiększenie kosztów operacyjnych. Należy też wyraźnie podkreślić, że każda nawierzchnia z obecnie eksploatowanych jest w stanie przenieść przejazd pojazdu o nacisku osi 115 kN.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Należy zauważyć, iż ww. <i>dyrektywa Rady 96/53/WE</i> nie obliguje państw członkowskich do dostosowania dróg publicznych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a jedynie do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu. W trakcie postępowania przed TSUE kwestia ta była podnoszona przez Polskę. Niemniej jednak stanowisko to nie zostało uwzględnione ani przez Komisję Europejską ani Trybunał Sprawiedliwości UE. Tym samym projektowane przepisy ustawy nie wymagają od zarządców dróg publicznych dostosowania dróg publicznych (ich przebudowy/rozbudowy/remontu) do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednocześnie należy zauważyć, iż cel jakim jest usunięcie niezgodnych z prawem unijnym przepisów krajowych nie może zostać zrealizowane w inny sposób jak poprzez nowelizację obowiązujących przepisów.</p> <p>Odnosząc się do kwestii dojazdu pojazdu ciężkiego (w przypadku wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t) do konkretnej nieruchomości np. centrum logistycznego, budowy należy wyjaśnić, iż <i>projekt ustawy</i> przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym. Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości. Przewiduje się, że w sytuacji gdy zaistnieje konieczność dojazdu pojazdu ciężkiego do konkretnej nieruchomości np. w związku z robotami budowlanymi prowadzonymi na konkretnej nieruchomości lub dojazdu śmieciarki lub pojazdów na pola uprawne to wówczas zarządca drogi na podstawie zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem organizacji ruchu wprowadzi wyłączenie tzn. pod znakiem określającym zakaz ruchu pojazdów ciężkich umieści tabliczkę wyłączającą niektórych użytkowników lub niektóre pojazdy spod obowiązującego zakazu.</p>

4	UWAGA OGÓLNA	<b>Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych</b>	<p>Oszacowania wymagają koszty związane z wprowadzeniem tej regulacji i wskazanie źródeł ich sfinansowania. Muszą one uwzględniać koszty dostosowania dróg samorządowych i obiektów do większych obciążeń, a także finansowania kosztów naprawy dróg, które z uwagi na obecne parametry zostaną zdewastowane przez zwiększony ruch drogowy.</p> <p>Bardziej szczegółowego uregulowania wymagają zasady finansowania i wykonywania oznakowania stref ograniczonej nośności oraz właściwość organów w tych sprawach</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Nie jest możliwe określenie wydatków dla jednostek samorządu terytorialnego. Należy podkreślić, że będą one mogły zastosować proponowane w <i>projekcie ustawy</i> mechanizmy ograniczenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Zaś w przypadku dróg powiatowych i gminnych wprowadza się dodatkowe kryterium oceny wniosków o dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych tzn. w ramach podnoszenia standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Dzięki temu zadania te uzyskają ułatwienie w ubieganiu się o środki z Funduszu, a tym samym konsekwencje prawodawstwa unijnego zostaną w znacznej części dofinansowane przez Skarb Państwa w ramach funkcjonujących mechanizmów.</p>
5	UWAGA OGÓLNA	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>	<p>Dostosowanie całej sieci drogowej do możliwości bezpiecznego przenoszenia nacisku osi 11,5 tony wiąże się z koniecznością ingerencji w konstrukcję drogi, a za tym jej przebudowę. Biorąc pod uwagę charakter zgłoszenia robót budowlanych w organach architektury jako przebudowę w konsekwencji nakłada to obowiązek dostosowania wszystkich parametrów drogi, nie tylko związanych z ich konstrukcją, do stanu określonego dla dróg o dopuszczalnym nacisku do 11,5 tony. Wygeneruje to znaczne nakłady finansowe o wielkości przekraczającej możliwości finansowe zarządców dróg samorządowych. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich przedmiotowy projekt ustawy opiniuje negatywnie. Nowelizacja zawiera liczne i niedookreślone pojęciowo zwroty, co może budzić znaczne wątpliwości interpretacyjne, a także utrudniać, a często nawet uniemożliwiać realizację jej postanowień. Proponowane zmiany są często sprzeczne z obowiązującymi już regulacjami, a także sprzeczne we wzajemnej relacji poszczególnych przepisów projektowanej ustawy. Projekt wymaga dopracowania i uporządkowania poszczególnych postanowień.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Należy zauważyć, iż <i>dyrektywa Rady 96/53/WE</i> nie obowiązuje państw członkowskich do dostosowania dróg publicznych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a jedynie do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu. W trakcie postępowania przed TSUE kwestia ta była podnoszona przez Komisję Europejską. Polska bowiem wielokrotnie (zarówno na początkowym etapie wyjaśnień z KE w związku ze skargą polskich przedsiębiorstw transportowych jak i na etapie postępowania przed TSUE) zwracała uwagę na fakt, iż bez unowocześnienia (przebudowy/rozbudowy/remontu), droga po której zostanie dopuszczony ruch pojazdów ciężkich ulegnie szybszej degradacji. Niemniej jednak stanowisko to nie zostało uwzględnione ani przez Komisję Europejską ani Trybunał Sprawiedliwości UE. Tym samym projektowane przepisy ustawy nie wymagają od zarządców dróg publicznych dostosowania dróg publicznych (ich przebudowy/rozbudowy/remontu) do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednocześnie należy zauważyć, iż cel jakim jest usunięcie niezgodnych z prawem unijnym przepisów krajowych nie może zostać zrealizowane w inny sposób jak poprzez nowelizację obowiązujących przepisów.</p>
6	UWAGI OGÓLNE	<b>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</b>	<p>Projektowana ustawa w tym, przedstawionym do konsultacji społecznych, brzmieniu nadal będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– powodowała faktyczny powrót do ograniczeń w dostępności do polskiej infrastruktury drogowej dla normatywnie załadowanych pojazdów, czyli nieprzekraczających dopuszczalnej masy całkowitej, np. o nacisku osi napędowej do 11,5 t, a tym samym wprowadzi się ponownie rygorystyczne kontrolowanie dużych pojazdów ciężarowych,</li> <li>– wprowadzi chaos kompetencyjny w zakresie zarządzania ruchem</li> </ul>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Celem nowelizowanych przepisów jest wdrożenie wyroku z 21 marca 2019 r. TSUE - który orzekł, iż obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. należy uznać za sprzeczny z przepisami art. 3 i 7 <i>dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym</i>. Zatem zakres zmian ogranicza się tylko i wyłącznie do tego obszaru.</p>

			<p>na sieci dróg publicznych w Polsce, co spowoduje, że przewoźnicy nie będą w stanie opracować trasy przejazdu, bez narażania się na sankcje karne,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– uniemożliwią administracji rządowej realizację spójnej polityki transportowej umożliwiającej realizację przewozów drogowych w sposób optymalny ekonomicznie,</li> <li>– zamiast likwidować bariery w dostępie do funkcjonujących już inwestycji gospodarczych, wprowadzi nowe bariery rozwoju dla różnych gałęzi gospodarki, w tym np. przemysłu, budownictwa, przetwórstwa rolniczego i wielu innych dziedzin.</li> <li>– projekt zmian nie likwiduje dotychczasowych warunków nieuczciwej konkurencji przy wykonywaniu przewozów pojazdami ciężarowymi do 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej.</li> </ul>	<p>Wszystkie inne propozycje zmian dotyczące przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym w tym przejazdów pojazdów nienormatywnych mogą być rozważane na etapie kolejnej nowelizacji ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i>. Natomiast procedowany obecnie projekt ustawy dotyczy tylko i wyłącznie wdrożenia wyroku TSUE.</p> <p>Projektowane przepisy nie wprowadzają zmian w zakresie procedur dotyczących umieszczania znaków drogowych. Tym samym tak jak jest już obecnie wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu.</p> <p><i>Projekt ustawy przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym. Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości. Przewiduje się, że w sytuacji gdy zaistnieje konieczność dojazdu pojazdu ciężkiego do konkretnej nieruchomości np. w związku z robotami budowlanymi prowadzonymi na konkretnej nieruchomości lub dojazdu śmieciarki lub pojazdów na pola uprawne to wówczas zarządca drogi na podstawie zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem organizacji ruchu wprowadzi wyłączenie tzn. pod znakiem określającym zakaz ruchu pojazdów ciężkich umieści tabliczkę wyłączającą niektórych użytkowników lub niektóre pojazdy spod obowiązującego zakazu.</i></p>
7	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 1 ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	Uwaga o charakterze doprecyzowującym Czy intencją projektodawców jest ograniczenie dopuszczalnego nacisku na oś tylko i wyłącznie w odniesieniu do osi napędowej?	WYJAŚNIENIA MI: Wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r., stanowiącego podstawę projektowanych zmian legislacyjnych, wymaga dopuszczenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Ograniczenie dopuszczalnego nacisku na oś dotyczy zatem pojedynczej osi napędowej. Projekt ustawy został stosownie doprecyzowany
8	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 1 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	Przedstawiony do konsultacji projekt w art. 41 ust 1 zmienianej ustawy o drogach publicznych stanowi generalną zasadę, że na drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku osi napędowej do 11,5 tony. Jednak już zawarte w tym przepis zastrzeżenie wprowadza zakaz poruszania się po drogach gruntowych pojazdów o nacisku osi napędowej większym niż 8 ton. W Polsce około 29% dróg publicznych to drogi gruntowe co oznacza, że będą one ustawowo wyłączone z ruchu pojazdów najcięższych.	WYJAŚNIENIA MI: Projektowany art. 41b ustawy o drogach publicznych – przewiduje ustawowe wyłączenie dróg publicznych gruntowych, tj. dróg o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa w tym kostkowa lub płytowa, z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 t tzn. na tych drogach dopuszczony będzie wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t. Proponowane rozwiązanie zostało uzgodnione z przedstawicielami

			<p>Zakaz niezwykle szkodliwy dla polskiej gospodarki rolnej i leśnej. Obecnie do przewozu zbiorów pól rolnych oraz wywozu drewna bezpośrednio jednym środkiem transportu do zakładów przetwórczych duże pojazdy podejmują ładunki bezpośrednio od producentów z pola lub lasu. Wprowadzenie takiego ograniczenia jest całkowicie bezzasadne. Jesteśmy w stanie zrozumieć taki zakaz, jeżeli byłby rozumiany wyłącznie jako skracanie drogi dojazdu do obiektu, natomiast nie może mieć on absolutnie zastosowania w przypadku załadunku przy drogach lub na drogach gruntowych.</p>	<p>Komisji Europejskiej, odpowiedzialnymi za weryfikację prawidłowości wdrożenia przez Polskę wyroku TSUE w sprawie C-127/17. Przedmiotowego wyłączenia nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w ww. art. 41 ust. 7 ustawy o drogach publicznych tzn. np. pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych. Jednocześnie uwzględniając uwagę proponuje się wprowadzenie przepis ust. 3 uprawniającego zarządcę drogi do podniesienia wartość dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 t albo do 11, 5 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Z uwagi na fakt, iż ok 29% dróg publicznych w Polsce to nadal drogi gruntowe, przy których mogą znajdować się np. zakłady pracy, sklepy, centra handlowe jak i dojazdy do pól uprawnych – wymagające dojazdu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej większym niż 8 t – zasadne jest wprowadzenie przepisu umożliwiającego wyłączenie ustawowego ograniczenia naciskowego. Przepis ten daje zatem możliwość w przypadku gdy zaistnieje potrzeba wprowadzenia np. czasowej zmiany organizacji ruchu na danej drodze gruntowej w związku z budową domu do dopuszczenia ruchu cięższego.</p>
9	<p>Art. 1 pkt 2 (art. 41 ust. 1 ustawy o drogach publicznych i art. 41 ust. 2, ust. 4. ust. 4 pkt 10, ust. 9 ustawy o drogach publicznych )</p>	<p><b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b></p>	<p>Proponuje się aby art. 41 ust. 1 otrzymał brzmienie:          „Art. 41.1. Po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej nie większym niż 11.5 t          Uzasadnienie: Należy zmienić wyrażenie „do 11,5 t” gdyż oznacza ono, że nacisk osi nie może osiągnąć wartości 11,5 t. Tymczasem nacisk osi może osiągnąć wartość 11,5 t, a nie powinien jej przekroczyć.          w art. 41 ust. 2, ust. 4. ust. 4 pkt 10, ust. 9, słowo „powyżej” należy zmienić na wyrażenie „większym niż”.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W zakresie uwag redakcyjno-legislacyjnych wyjaśniam, iż użyte w <i>projekcie ustawy</i> sformułowania:          – „o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t” oznacza, iż nacisk osi może być równy 11,5 t, ale jednocześnie nie może być większy niż 11,5 t,          – „o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t” oznacza, iż nacisk osi jest większy niż 10 t albo większy niż 8 t i jednocześnie nie może być równy 10 t albo równy 8 t,          – „o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej poniżej 11,5 t” oznacza, iż nacisk osi jest mniejszy niż 11,5 t. i jednocześnie nacisk ten nie może być równy 11,5 t.          W powyższym zakresie <i>projekt ustawy</i> nie uległ zmianie. Jednocześnie wyjaśniam, iż pozostałe uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.</p>
10	<p>Art. 1 pkt 2 (art. 41 ust. 2 ustawy o drogach publicznych )</p>	<p><b>Związek Województw RP</b></p>	<p>W dotychczasowym brzmieniu ustawa o drogach publicznych mówiła w art. 41 o „ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t”. a dalej jedynie o „dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t” i dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8t”. Takie terminy zostały też zapisane w rozporządzeniu w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r., stanowiącego podstawę projektowanych zmian legislacyjnych, wymaga dopuszczenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Ograniczenie dopuszczalnego nacisku na oś dotyczy zatem pojedynczej osi napędowej. Projekt ustawy został stosownie doprecyzowany.</p>

			<p>pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 81. To znaczy, że do tej pory zasadniczą kwestią był nacisk na oś (każdą i każdego rodzaju). W projekcie ustawy proponuje się, aby w każdym miejscu w ustawie był zwrot dotyczący nacisku na oś napędowa. Przyjęcie takiego zapisu oznacza, że w przyszłości będzie prawnie regulowany jedynie nacisk na oś napędową. Zatem np. osie naczep ciężarowych będą mogły być bardziej obciążone, a co za tym idzie bardziej oddziaływać na stan jezdni. Zasadne jest zatem utrzymanie dotychczasowego zapisu</p> <p>Należy również zwrócić uwagę, że Ustawa nie określa ani wielkości odcinków, ani wielkości stref, w których zarządca drogi może ustanowić zakaz poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t. Tymczasem, każdy wjazd i wyjazd z takiej strefy musi zostać oznakowany stosownymi znakami B-19 - zarówno w głównym ciągu drogi, jak i na każdym wlocie każdego skrzyżowania z drogą publiczną. Projekt ustawy pomija koszty wprowadzenia takiego oznakowania</p>	
11	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>1. Pojęcie „strefa” powinno zostać dookreślone. Warto również rozważyć bardziej konkretną nazwę, taką jak np. „strefa dopuszczalnego nacisku”.</p> <p>Na chwilę obecną całość regulacji dot. stref budzi szereg wątpliwości – w tym samo określenie „strefa”. Nie wiadomo bowiem, czy i jak powinny być powiązane drogi, na których wprowadzone będą ograniczenia tonażowe? Jak należy wyznaczyć przedmiotową strefę, gdy drogi objęte ograniczeniem tonażowym, położone są w różnych częściach gminy lub powiatu? Projektodawcy muszą mieć na uwadze to, że wprowadzana regulacja powinna być połączona ze szkoleniami dla zarządców dróg.</p> <p>2. Warto rozważyć uwzględnienie przy wyznaczaniu strefy również dróg wewnętrznych.</p> <p>Drogi wewnętrzne mogą wprowadzać ruch pojazdów o naciskach pojedynczej osi większych od 8 lub 10 ton na drogi publiczne lub ich odcinki, na których wprowadzono ograniczenia nacisków bądź znajdujące się w strefie</p>	<p>Wielkość strefy ograniczającej ruch pojazdów ciężki będzie zależała od uchwały rady gminy, przy czym strefa może obejmować tylko te drogi które spełniają ustawowe przesłanki do wprowadzenia zakazu ruchu. Jednocześnie granica strefy będzie oznakowana znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą.</p> <p>WYJAŚNIENIA MI: Ad.1. Uwzględniając uwagi zmieniono przepisy dotyczące strefy. Przede wszystkim strefę zakazującą poruszania się pojazdów ciężkich będzie mogła ustanowić jedynie rada gminy (miasta) – analogicznie do rozwiązań stosowanych podczas ustanawiania Strefy Płatnego Parkowania. Przy czym strefę będzie mogła ustanowić jeśli wszystkie drogi publiczne znajdujące się w tej strefie spełniają ustawowe wymagania tzn. można wprowadzić na tych drogach ograniczenia w ruchu pojazdów ciężkich. Tym samym strefa nie może obejmować dróg publicznych, które ustawowo wyłączone zostały spod możliwości wprowadzenia ograniczeń w ruchu (tzn. nie może obejmować np. dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA). Ponadto proponuje się, aby ustanowienie ww. strefy wymagało uzyskania zgody zarówno zarządców tych dróg publicznych lub ich odcinków na których planowane jest ustanowienie zakazu poruszania się jak i organów zarządzających ruchem na tych drogach lub odcinkach dróg. Zaś granica strefy będzie oznakowana znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą.</p> <p>Ad. 2. Drogi wewnętrzne nie są drogami publicznymi zatem przepisy zmienianej ustawy nie mają do nich zastosowania.</p> <p>Ad. 3. W zakresie szeroko zgłaszanych uwag dotyczących oznakowania strefy, wprowadzania zmian w organizacji ruchu jak</p>

			<p>3. Uwaga o charakterze doprecyzującym. Należy określić, jaki podmiot będzie odpowiedzialny za sporządzenie projektu organizacji ruchu i oznaczenie granicy strefy w przypadku jej ustanowienia.</p>	<p>i kwestii kosztów z tym związanych MI wyjaśnia, iż kwestie te wynikają z obowiązujących już zasad ogólnych. Projektowane przepisy nie wprowadzają zmian w zakresie procedur dotyczących umieszczania znaków drogowych. Tym samym tak jak jest już obecnie wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784) podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną. Zaś w myśl § 11 tego rozporządzenia organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi.</p>
12	<p>Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 2, 3 i 10 ustawy o drogach publicznych )</p>	<p><b>Związek Powiatów Polskich</b></p>	<p>Należy wprowadzić znak strefowy informujący o początku i końcu obowiązywania strefy. Na podstawie wprowadzanych przepisów organy zarządzające ruchem na drogach nie będą miały podstaw do odrzucania wniosków zarządców dróg wprowadzających ograniczenia wjazdu na drogi przy użyciu znaków innych niż B-19. Należy doprecyzować procedurę wprowadzania przez właściwego zarządcę drogi zakazu poruszania się pojazdów poprzez zmianę w projekcie stałej organizacji ruchu oraz znaku określającego strefę zakazu.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Przepisy dotyczące znaków i sygnałów drogowych ulegną zmianie m.in. w zakresie znaku B-19. Ponadto nadal, tak jak jest obecnie, podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem.</p>
13	<p>Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41 ust. 2 ustawy o drogach publicznych )</p>	<p><b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b></p>	<p>Proponuje się doprecyzować pojęcie: „strefa” poprzez podanie definicji. Pojęcie to pojawia się w wielu aktach prawnych, w różnym znaczeniu. Ponadto projekt ustawy nie określa ani wielkości odcinków, ani wielkości stref, w których może zostać ustanowiony zakaz poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t. Tymczasem każdy wjazd i wyjazd z takiej strefy musi zostać oznakowana stosownymi znakami B-19 - zarówno w głównym ciągu drogi, jak i na każdym wlocie każdego skrzyżowania z drogą publiczną. Koszty wprowadzenia takiego oznakowania także są pominięte w projekcie ustawy</p>	<p>Uwzględniając uwagi zmieniono przepisy dotyczące strefy. Przede wszystkim strefę zakazującą poruszania się pojazdów ciężkich będzie mogła ustanowić jedynie rada gminy (miasta) – analogicznie do rozwiązań stosowanych podczas ustanawiania Strefy Płatnego Parkowania. Przy czym strefę będzie mogła ustanowić rada gminy (miasta) jeśli wszystkie drogi publiczne lub ich odcinki znajdujące się w tej strefie spełniają wymagania ustawowe tzn. można wprowadzić na tych drogach ograniczenia w ruchu pojazdów ciężkich. Tym samym strefa nie może obejmować dróg publicznych, które ustawowo wyłączone zostały spod możliwości wprowadzenia ograniczeń w ruchu (tzn. nie może obejmować np. dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA). Ponadto proponuje się, aby ustanowienie ww. strefy wymagało uzyskania zgody zarówno zarządców tych dróg publicznych lub ich odcinków na których planowane jest ustanowienie zakazu poruszania się jak i organów zarządzających ruchem na tych drogach lub odcinkach dróg. Zaś granica strefy będzie oznakowana znakiem drogowym wskazującym</p>

				dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą. Zatem wielkość strefy ograniczającej ruch pojazdów ciężki będzie zależała od uchwały rady gminy, przy czym strefa może obejmować tylko te drogi które spełniają ustawowe przesłanki do wprowadzenia zakazu ruchu.
14	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41 ust. 2 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	<p>W art. 41 ust. 2 określono prawa do wprowadzenia zakazu poruszania się pojazdów o nacisku osi powyżej 100 kN po drogach publicznych, w drodze uchwały rady gminy (miasta) lub rady powiatu. Można sformułować następujące zastrzeżenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ taką możliwość do tej pory każdy zarządca dróg gminnych i powiatowych posiadał w ramach uprawnień, czego efektem jest przecież prawo do decydowania do lokalizacji znaku B-19 na terenie własnej sieci drogowej - w tym sensie nowe prawo nie jest potrzebne, może służyć wyłącznie „uspokojeniu” gmin i powiatów,</li> <li>▪ rada gminy lub powiatu otrzymała prawo decydowania o przejazdach pojazdów 115 kN nie tylko po własnej sieci, ale także po drodze wojewódzkiej, nie znając parametrów technicznych tej drogi - pełną wiedzę na temat dróg, którymi administruje ma bowiem tylko zarządca drogi (w tym przypadku właściwy Zarząd Dróg Wojewódzkich) - ten punkt ustawy wydaje się sprzeczny z ideą jasnego podziału kompetencji zarządców dróg, o projekt ustawy nie określa ani wielkości odcinków, ani wielkości stref, w których może zostać ustanowiony zakaz poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 101 albo 81, o w projekcie ustawy podano szereg przesłanek umożliwiających wprowadzenie zakazu (art. 41 p.4), choć w rzeczywistości wiele z nich odnieść można także do pojazdów o nacisku osi 100 kN; proponuje się zatem, żeby zrezygnować z wielu wyłączeń i wprowadzić tylko jedną przesłankę, tj. stan techniczny drogi publicznej lub jej odcinka. Jest to wystarczający argument, aby zasadnym stało się wprowadzenia zakazu. Niestety w przepisach nie podano, na jakiej podstawie ma być określony „zły stan techniczny” drogi, co umożliwi wyłączenie jej z przejazdów ciężkich pojazdów.</li> </ul>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Zmianie uległy przepisy dotyczące strefy. Strefę zakazującą poruszania się pojazdów ciężkich będzie mogła ustanowić jedynie rada gminy (miasta) – analogicznie do rozwiązań stosowanych podczas ustanawiania Strefy Płatnego Parkowania. Przy czym strefę będzie mogła ustanowić rada gminy (miasta) jeśli wszystkie drogi publiczne lub ich odcinki znajdujące się w tej strefie spełniają wymagania ustawowe 5 tzn. można wprowadzić na tych drogach ograniczenia w ruchu pojazdów ciężkich (spełniają ustawowe przesłanki). Tym samym strefa nie może obejmować dróg publicznych, które ustawowo wyłączone zostały spod możliwości wprowadzenia ograniczeń w ruchu (tzn. nie może obejmować np. dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA). Ponadto proponuje się, aby ustanowienie ww. strefy wymagało uzyskania zgody zarówno zarządców tych dróg publicznych lub ich odcinków na których planowane jest ustanowienie zakazu poruszania się jak i organów zarządzających ruchem na tych drogach lub odcinkach dróg. Zaś granica strefy będzie oznakowana znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą.</p> <p>Po szczegółowej dodatkowej analizie przepisu art. 7 dyrektywy również w wersji angielskiej należy stwierdzić iż zgodnie z postawieniami <i>dyrektywy 96/53</i> „stan techniczny drogi” nie może być jedyną (osobną) przesłanką wprowadzenia ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich. Zostało to również potwierdzone na roboczo z Komisją Europejską. Zatem projekt ustawy w tym zakresie stanowi wdrożenie wyroku TSUE z 21 marca 2019 r. co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,</li> <li>– okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali.</li> </ul>

				Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi.
15	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 2 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	Kolejny projektowany przepis art. 41 ust. 2 - ma na celu wprowadzenie jako zasady, możliwości ustanawiania zakazu poruszania się pojazdów cyt. „dopuszcza się wprowadzanie zakazu”, dla pojazdów powyżej 8 albo 10 ton nacisku osi napędowej, jest sankcjonowaniem obecnego stanu prawnego co faktycznie oznacza, że projektowana ustawa nie wykonuje cytowanego powyżej wyroku TSUE. Co prawda projektowany przepis wyłącza stosowanie zakazów w sieci TEN oraz na drogach krajowych, jednak uprawnienie samorządu do zamykania dróg wykluczać będzie całe odcinki dróg z możliwości utrzymania logicznych ciągów transportowych. Takie uprawnienie dla samorządowców byłoby zasadne w przypadku, jeżeli np. miasto posiada realną obwodnicę	WYJAŚNIENIA MI: Projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami ww. dyrektywy Rady 96/53/WE przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Niemniej jednak samorządy będą mogły wprowadzać ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek (a zatem na zasadzie wyjątku). Przewiduje się, że co do zasady wprowadzenie strefy tzw. zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek: – parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, – okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi.
16	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 2 ustawy o drogach publicznych )	<b>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</b>	Dopuszcza się wprowadzenie lub ustanowienie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8t, na określonej drodze lub ich odcinkach albo w strefie, co najmniej dwóch dróg, przez poszczególnych zarządców dróg albo przez właściwe rady gmin lub powiatów. Takie podejście spowoduje, że nadal będzie możliwość indywidualnego podejścia do oznakowania dróg lub ich odcinków przez: – 2.477 poszczególnych gmin, – 314 poszczególnych powiatów, – oraz 66 miast na prawach powiatów, co dotychczas było	WYJAŚNIENIA MI: Projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami ww. dyrektywy Rady 96/53/WE przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Niemniej jednak samorządy będą mogły wprowadzać ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek (a zatem na zasadzie wyjątku). Przewiduje się, że co do zasady wprowadzenie strefy tzw. zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi

szczególnie uciążliwe w zakresie przebiegu dróg krajowych przez takie miasta i nadal w tym zakresie nic się ma się nie zmienić, co zostało jeszcze jednoznacznie podkreślone w proponowanym brzmieniu ust. 5 pkt 3.

Jak przewoźnik drogowy ma racjonalnie zaplanować trasę przejazdu, skoro wcześniej musi prześledzić uchwały 2.857 jednostek samorządu terytorialnego. Przy założeniu, że w gminie i w powiecie jest tylko po ok. 30 dróg, to podkreślamy, że takich podejmowanych uchwał będzie na początek co najmniej  $2.857 \times 30 = 85.710$ , a później będzie ich kilkaset tysięcy, podejmowanych w różnych przedziałach czasu i odnoszących się do poszczególnych ciągów dróg powiatowych i gminnych.

Z zadowoleniem przyjmujemy fakt, że podobnie niesprawiedliwych rozwiązań nie proponuje się dla ciągów dróg wojewódzkich.

napędowej powyżej 10 t albo 8 t, będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:

- parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,
- okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali

Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi.

W odniesieniu do kwestii dotyczących informowania przewoźnika o obowiązujących zakazach ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż zarówno ustanowiona przez radę gminy (miasta) strefa jak i zakaz wprowadzony przez zarządcę drogi będzie oznakowany znakami drogowymi zakazującymi ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 t.

Należy zauważyć, iż na drogach publicznych występuje szereg znaków zakazu do których kierujący pojazdem stosuje się na bieżąco w trakcie jazdy. Jednocześnie przewiduje się, że w wyniku projektowanych zmian ustawowych nowelizacji ulegną przepisy wykonawcze *do ustawy Prawo o ruchu drogowym* dotyczące znaków i sygnałów drogowych. Przy czym obowiązujące zasady umieszczania znaków drogowych na drodze publicznej umożliwiają wcześniejsze informowanie kierującego o obowiązujących zakazach ruchu np. znak F-5 „uprzedzenie o zakazie”, F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem”. Zgodnie z obowiązującym *rozporządzeniem* Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znak F-5 stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony po przejechaniu odcinka drogi o długości określonej na znaku. W dolnym prawym rogu znaku F-5 należy podać odległość do miejsca, od którego obowiązuje zakaz. Odległość należy podać dla odcinków o długości poniżej 1 km w metrach z dokładnością do 50 m, a dla pozostałych odcinków w kilometrach z dokładnością do 0,1 km. Znak F-5 umieszcza się bezpośrednio za skrzyżowaniem w miejscu dobrze widocznym dla

				<p>dojeżdżających do skrzyżowania. Znak F-5 może być umieszczony pod warunkiem, że pojazdy pokazane na znaku zakazu mają możliwość zawrócenia przed miejscem, w którym ich wjazd jest zamknięty. Znak F-6 "znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem" stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony począwszy od skrzyżowania. Na znaku F-6 należy przedstawić schematyczny układ skrzyżowania, umieszczając odpowiedni znak zakazu na strzałce symbolizującej drogę, na której zakaz obowiązuje. Zasady umieszczania znaku zakazu na znaku F-6 są takie same, jak określono dla znaku F-5 (pkt 7.2.5).</p> <p>Odnosząc się do kwestii dróg wojewódzkich należy wyjaśnić, iż rada gminy (miasta) będzie w uchwale określała ograniczenia (zakazy) również na drogach wojewódzkich. Właściwy zarządca będzie to uzgadniał. Uchwała nie będzie dotyczyła tylko kategorii dróg gminnych ale i powiatowych i wojewódzkich (tak jak jest w uchwale rady gminy (miasta) ustalającej strefę płatnego parkowania).</p>
17	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 2 ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”</b>	<p>W art. 41 ust. 2 wprowadza się zapis, iż na drogach publicznych dopuszcza się wprowadzenie lub ustanowienie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 lub 8 ton, a następnie w kolejnych jednostkach redakcyjnych ustawy wskazuje się warunki, które muszą być spełnione w celu wprowadzenia tego zakazu.</p> <p>Wskazane wyżej przepisy budzą wątpliwości z punktu widzenia dotychczasowego polskiego systemu prawa administracyjnego, gdyż na polskich drogach od co najmniej lat 60-tych organy zarządzające ruchem (organy te nie są tożsame z organami wskazanymi w ustawie o drogach publicznych zarządzającymi drogą) mogą wprowadzać ograniczenia i zakazy ruchu dla pojazdów o naciskach osi przekraczających wielkości wskazanej na znaku. Obecnie jest to znak B-19. Przy czym oczywiście może on wskazywać zarówno wielkość 10 t, 8t jak i każdą inną mniejszą wielkość wynikającą ze spełnienia przesłanek do ustawienia tego znaku. Przesłanki te precyzyjnie wskazane są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311). A tryb i zasady wprowadzania zmian w organizacji ruchu drogowego dokonywany przez organy wskazane w art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym w celu umieszczenia tych znaków na drodze, określa wydane na podstawie art. 10 ust. 12 Prawa o ruchu drogowym rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W zakresie wprowadzania zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 lub 8 ton po określonej drodze publicznej przez zarządcę drogi będą miały zastosowanie obowiązujące przepisy dotyczące umieszczania znaków drogowych na drogach publicznych. Kwestie zmiany w organizacji ruchu i kosztów z tym związanych wynikają z obowiązujących już zasad ogólnych wynikających z <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> oraz jej aktów wykonawczych. Zatem wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem</i> (Dz.U. z 2017 r. poz. 784) podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 tego rozporządzenia organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami określonymi w § 11) na własny koszt zarząd drogi. Zatem najpierw zarządca drogi przygotowuje projekt organizacji ruchu, który w dalszej kolejności musi zatwierdzić organ zarządzający ruchem, a następnie zarządca drogi umieszcza znak drogowy w określonym miejscu drogi publicznej zgodnie z uprzednio zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.</p>

			<p>2017 r. poz. 784).</p> <p>W tym stanie rzeczy budzi zdziwienie przyjęty odrębny tryb dla wprowadzenia w drodze ustawowej i na dodatek w ustawie o innych zakresie przedmiotowym niż właściwa w sprawach zarządzania ruchem ustawa ograniczeń związanych z ruchem pojazdów o nacisku osi zarówno powyżej 10t, jak i 8t wprowadzanych za pomocą znaków drogowych.</p> <p>Przyjmując dość logiczne założenie, że każde ograniczenie ruchu pojazdów o nacisku osi mniejszej niż 11,5 t wprowadza odstępstwo od unijnych regulacji gwarantujących dojazd normatywnych pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy do miejsca załadunku lub rozładunku należałoby konsekwentnie - o ile jest to potrzebne - uregulować ograniczenia naciskowe w całości - niezależnie od wielkości dopuszczalnego nacisku. Z punktu widzenia ograniczeń w dostępie do infrastruktury dla normatywnie załadowanych pojazdów nie ma bowiem różnicy, czy dotyczyć będzie pojazdów przekraczających nacisk osi powyżej 10t, czy też 9 t lub 7t.</p> <p>Wydaje się, że z punktu widzenia racjonalności ustawodawcy oraz spójności systemu wystarczy jedynie skorygować przesłanki dla stosowania znaku B-19 określone w załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem pod pozycją 3.2.20., a także wprowadzić także podstawy do stosowania tablic wskazujących obszarowe ograniczenia nacisku osi na zasadach analogicznych dla obszarowych ograniczeń prędkości.</p> <p>W innym przypadku organ zarządzający ruchem może nadal wprowadzić ograniczenia o mniejszej wielkości nacisku (np. 9t) tylko w odrębnym trybie. A to oznacza, że posługiwanie się argumentacją o konieczności ustawowego zagwarantowania realizacji przedmiotowego wyroku TSUE w sprawie C-127/17, będzie chybione i bezpodstawne</p>	<p>Jednocześnie realizacja projektowanych przepisów ustawy w zakresie oznakowania wymagać będzie zmiany obowiązujących aktów wykonawczych wynikających z przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> m. in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych.</p>
18	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 3 pkt 2 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Związek Województw RP</b>	<p>Należy doprecyzować, kiedy zakaz poruszania się pojazdów może ustanowić właściwa rada gminy (miasta) a kiedy rada powiatu - z obecnych przepisów projektu ustawy nie wynika, która rada jest właściwa do ustanowienia zakazu w jakich przypadkach (np. gdy zakaz ma objąć drogi różnych kategorii),</p> <p>Zmiana nie określa kto ponosi koszty wprowadzenia zakazu zgodnie z art.41 ust. 3. pkt 2 i art. 41 ust. 7 projektu. Uchwała może dotyczyć kilku różnych kategorii dróg i właściwym byłoby aby cały koszt wprowadzenia takiego zakazu czyli projekt oznakowania, wszelkie uzgodnienia i samo fizyczne oznakowanie był ponoszony przez</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii możliwości ustanawiania strefy zakazującej poruszania się pojazdów ciężkich, w wyniku zgłoszonych uwag MI uwzględniając uwagi zmieniono proponowane przepisy. Przede wszystkim strefę zakazującą poruszania się pojazdów ciężkich będzie mogła ustanowić jedynie rada gminy (miasta) – analogicznie do rozwiązań stosowanych podczas ustanawiania Strefy Płatnego Parkowania. Przy czym strefę będzie mogła ustanowić jeśli wszystkie drogi publiczne lub ich odcinki znajdujące się w tej strefie spełniają wymagania określone w art. 41 ust. 4 lub ust. 5 tzn. można wprowadzić na tych drogach ograniczenia w ruchu pojazdów ciężkich (spełniają ustawowe przesłanki).</p>

			<p>podejmującego uchwałę.</p> <p>Wprowadzeni pojazdów o masie 11,5 t na wszystkie drogi publiczne stanowi bardzo duże zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym na sieci dróg powiatowych i gminnych często obsługujących obszary o gęstej zabudowie i osiedla. Drogi te mają nie odpowiednią konstrukcję i szerokość dla tak ciężkich pojazdów. Administratorzy tych dróg i tak mają problem z zapewnieniem właściwego standardu utrzymania a ustawa narzuca na nich konieczność wprowadzenia ograniczeń tonażu w celu zabezpieczenia tych dróg przed degradacją.</p> <p>Brak powiązania proponowanych zapisów z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U z 2017 r. poz. 784), zgodnie z którym wprowadzenie zmian w obowiązującej organizacji ruchu następuje na podstawie zatwierdzonego przez właściwy organ zarządzający ruchem projektu organizacji ruchu. Doprecyzowanie zapisów dotyczących podstaw do wprowadzenia ograniczeń w ruchu drogowym</p> <p>Proponuje się zrezygnować z tego przepisu (zrezygnować ze „STREFY”), a jedynie pozostać przy rozwiązaniu polegającym na możliwości wprowadzenia zakazu za pośrednictwem znaku drogowego. W naszej ocenie projektowany przepis może pozostać „martwy” w związku z poziomem jego komplikacji (właściwość organu) i trudnością realizacji (uzgodnienia, opinie, wdrożenie). W przypadku uwzględnienia uwagi ma to wpływ na inne jednostki redakcyjne w ocenianym projekcie, które wymagałyby usunięcia lub zmian</p> <p>Proponuje się w art. 41 ust. 3 pkt 2 dodanie organu „sejmik województwa” co pozwoli na wprowadzenie zakazu na drogach wojewódzkich. Jest to uzasadnione, gdyż projekt ustawy w art. 41 ust. 5 nie wprowadza wprost przepisu o niestosowaniu zakazu na drogach wojewódzkich.</p>	<p>Tym samym strefa nie może obejmować dróg publicznych, które ustawowo wyłączone zostały spod możliwości wprowadzenia ograniczeń w ruchu (tzn. nie może obejmować np. dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA). Ponadto proponuje się, aby ustanowienie ww. strefy wymagało uzyskania zgody zarówno zarządców tych dróg publicznych lub ich odcinków na których planowane jest ustanowienie zakazu poruszania się jak i organów zarządzających ruchem na tych drogach lub odcinkach dróg. Zaś granica strefy będzie oznakowana znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą.</p> <p>W zakresie oznakowania strefy, wprowadzania zmian w organizacji ruchu jak i kwestii kosztów z tym związanych MI wyjaśnia, iż kwestie te wynikają z obowiązujących już zasad ogólnych. Projektowane przepisy nie wprowadzają zmian w zakresie procedur dotyczących umieszczania znaków drogowych. Tym samym tak jak jest już obecnie wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem</i> (Dz.U. z 2017 r. poz. 784) podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 tego <i>rozporządzenia</i> organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Jednocześnie realizacja projektowanych przepisów ustawy wpływa również na obowiązujące akty wykonawcze wynikające z przepisów <i>ustawy o drogach publicznych</i> jak i <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i>, m.in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych (np. oznakowania E-15e).</p>
19	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 3 ustawy o drogach	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>	W art. 41 ust. 3 ustawy o drogach publicznych – wskazuje się, że zakaz, ustanawia rada gminy lub powiatu (niezależnie od kategorii drogi), a właściwy zarządca drogi wprowadza zakaz (po określonej drodze publicznej lub jej odcinku). Zgoda zarządcy drogi wymagana jest jedynie w przypadku ustanawiania strefy zakazu obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne. Takie uregulowanie prawne zagraża spójności sieci drogowej. W ciągu danej drogi mogą pojawić się	WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii możliwości ustanawiania strefy zakazującej poruszania się pojazdów ciężkich, w wyniku zgłoszonych uwag MI uwzględniając uwagi zmieniło proponowane przepisy. Przede wszystkim strefę zakazującą poruszania się pojazdów ciężkich będzie mogła ustanowić jedynie rada gminy (miasta) – analogicznie do rozwiązań stosowanych podczas ustanawiania Strefy Płatnego Parkowania. Przy czym strefę będzie

	<p>publicznych )</p>	<p>odcinki nieprzejezdne dla samochodów ciężarowych. Ma to duży, negatywny wpływ na rozwój gospodarczy.</p> <p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy - dotyczącego nowego brzmienia art. 41 ust. 3 punkt 2 ustawy o drogach publicznych - wnosimy o doprecyzowanie:</p> <p>a) zwrotu: <i>właściwa rada gminy (miasta) albo rada powiatu,</i></p> <p>b) <i>brzmienia projektowanego przepisu poprzez dodanie zwrotu: „po uzyskaniu zgód i zasięgnięciu opinii, o których mowa w ust. 8”.</i></p> <p>Pełną wiedzę na temat dróg, którymi administruje ma bowiem tylko zarządca drogi. Właściwy zarządca drogi ma wiedzę przykładowo o nośności mostu czy drogi oraz całości infrastruktury towarzyszącej, jak i funkcji drogi w regionie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić, że projektowany przepis może pozostać „martwy” w związku z poziomem jego komplikacji (zwłaszcza z ustaleniem właściwości organu) i trudnością realizacji (uzgodnienia, opinie, wdrożenie). Należałoby pozostać jedynie przy rozwiązaniu polegającym na możliwości wprowadzenia zakazu za pośrednictwem znaku drogowego. Ponadto obowiązujące przepisy prawne nie zabraniają radom gminy (miasta) albo radom powiatu możliwości wnioskowania do zarządcy drogi o rozpatrzenie możliwości ustanowienia zakazów czy ograniczeń. W przypadku uwzględnienia tejże uwagi ma to wpływ na inne jednostki redakcyjne w ocenianym projekcie, które wymagałyby usunięcia lub zmiany.</p>	<p>mogła ustanowić jeśli wszystkie drogi publiczne lub ich odcinki znajdujące się w tej strefie spełniają wymagania określone w art. 41 ust. 4 lub ust. 5 tzn. można wprowadzić na tych drogach ograniczenia w ruchu pojazdów ciężkich (spełniają ustawowe przesłanki). Tym samym strefa nie może obejmować dróg publicznych, które ustawowo wyłączone zostały spod możliwości wprowadzenia ograniczeń w ruchu (tzn. nie może obejmować np. dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA). Ponadto proponuje się, aby ustanowienie ww. strefy wymagało uzyskania zgody zarówno zarządców tych dróg publicznych lub ich odcinków na których planowane jest ustanowienie zakazu poruszania się jak i organów zarządzających ruchem na tych drogach lub odcinkach dróg. Zaś granica strefy będzie oznakowana znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą.</p> <p>W zakresie oznakowania strefy, wprowadzania zmian w organizacji ruchu jak i kwestii kosztów z tym związanych MI wyjaśnia, iż w naszej opinii kwestie te wynikają z obowiązujących już zasad ogólnych i nie powinny budzić wątpliwości. Projektowane przepisy nie wprowadzają zmian w zakresie procedur dotyczących umieszczania znaków drogowych. Tym samym tak jak jest już obecnie wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem</i> (Dz.U. z 2017 r. poz. 784) podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 tego <i>rozporządzenia</i> organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Jednocześnie oczywistym dla resortu infrastruktury jest fakt, iż realizacja projektowanych przepisów ustawy wpływa również na obowiązujące akty wykonawcze wynikające z przepisów <i>ustawy o drogach publicznych</i> jak i <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i>, m.in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych (np. oznakowania E-15e). Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> zostanie w tym zakresie uzupełnione o informację o konieczności dokonania zmian w aktach wykonawczych. Należy również zauważyć, iż w przypadku decyzji o ustanowieniu strefy zakazującej poruszania się pojazdów ciężkich</p>
--	--------------------------	---	--

				<p>rada gminy (miasta) powinna skorelować termin wejścia w życie uchwały z uzyskaniem zatwierdzonej organizacji ruchu.</p> <p>WYJASNIENIA MI: W odniesieniu do zakazów wprowadzonych uchwałą rady gminy (miasta) należy pamiętać, iż uchwały stanowiące prawo miejscowe są publikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa.</p> <p>Jednocześnie w odniesieniu do kwestii wiedzy przewoźnika o obowiązujących zakazach ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż zarówno ustanowiona przez radę gminy (miasta) strefa jak i zakaz wprowadzony przez zarządcę drogi będzie oznakowany znakami drogowymi zakazującymi ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 t. Należy zauważyć, iż na drogach publicznych występuje szereg znaków zakazu do których kierujący pojazdem stosuje się na bieżąco w trakcie jazdy. Jednocześnie przewiduje się, że w wyniku projektowanych zmian ustawowych nowelizacji ulegną przepisy wykonawcze <i>do ustawy Prawo o ruch drogowym</i> dotyczące znaków i sygnałów drogowych. Przy czym obowiązujące zasady umieszczania znaków drogowych na drodze publicznej umożliwiają wcześniejsze informowanie kierującego o obowiązujących zakazach ruchu np. znak F-5 „uprzedzenie o zakazie”, F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem”. Zgodnie z obowiązującym <i>rozporządzeniem</i> Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znak F-5 stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony po przejechaniu odcinka drogi o długości określonej na znaku. W dolnym prawym rogu znaku F-5 należy podać odległość do miejsca, od którego obowiązuje zakaz. Odległość należy podać dla odcinków o długości poniżej 1 km w metrach z dokładnością do 50 m, a dla pozostałych odcinków w kilometrach z dokładnością do 0,1 km. Znak F-5 umieszcza się bezpośrednio za skrzyżowaniem w miejscu dobrze widocznym dla dojeżdżających do skrzyżowania. Znak F-5 może być umieszczony pod warunkiem, że pojazdy pokazane na znaku zakazu mają możliwość zawrócenia przed miejscem, w którym ich wjazd jest zamknięty. Znak F-6 "znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem" stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony począwszy od skrzyżowania. Na znaku F-6 należy przedstawić schematyczny układ skrzyżowania, umieszczając odpowiedni znak zakazu na strzałce symbolizującej drogę, na której zakaz obowiązuje.</p>
20	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 3 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	W art. 41 ust.3 ustawy wprowadza się umocowanie zarządców dróg lokalnych oraz rad gmin do ograniczenia nacisku osi, przy jednoczesnym braku jednolitej bazy wdrożonych zakazów, która pozwoliłaby przedsiębiorcy zapoznać się z lokalizacją zakazów oraz zaplanować trasę przejazdu.	

21	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 3 ustawy o drogach publicznych )	<b>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</b>	<p>W art. 41 ust. 3 określa się, że zakaz, o którym mowa w ust 2, wprowadza zarządca drogi albo w drodze uchwały rada gminy lub rada powiatu. Oczekujemy, że do przepisów tej ustawy zostanie dodany ust. 3a określający, że zakazuje się podejmowania takich uchwał, jeżeli w nieruchomościach położonych przy takich drogach jest już zarejestrowany (wskazano tam miejsce garażowania) co najmniej jeden pojazd ciężarowy o nacisku na oś do 11,5 t, lub są zlokalizowane zakłady pracy, sklepy, centra handlowe, terminale, stacje kolejowe, itp., które w warunkach dopuszczenia do użytkowania, które wydały przecież te lokalne samorządy terytorialne, mają wpisaną możliwość obsługi towarowej pojazdami o nacisku na oś do 11,5 t.</p> <p>Ponadto, takie uchwały powinny być z mocy prawa zawieszane na czas budowy nowych osiedli mieszkaniowych, budynków, zakładów pracy, sklepów, centrów handlowych, ponieważ inaczej żaden dźwig, betoniarka, i materiały na taka budowę nie będą dostarczone w legalny sposób. Chodzi nam o to, że władze lokalne dopuściły do funkcjonowania istniejące zakłady pracy, obniżały podatki od środków transportu, aby przyciągnąć na swój teren przewoźników i przedsiębiorców, więc powinny im zapewnić stosowne warunki dojazdu do tych nieruchomości. Obecnie też przyciągają nowych inwestorów, ale nie zawsze zapewniają dojazd na czas budowy i do późniejszej obsługi technicznej i eksploatacyjnej tych miejsc. Z zapisów ust. 6 wynika, że nadal żadna śmieciarka także nie ma prawa wjechać na takie osiedle mieszkaniowe!</p> <p>W innych ustawach należy wprowadzić odpowiednie przepisy umożliwiające odmowę rejestracji kolejnych pojazdów o nacisku na oś 11,5 t, gdy do miejsca garażowania nie ma drogi pozwalającej na dojazd takiej ciężarówki. Organy rejestrujące pojazdy, nie powinny mieć prawa dalej tolerować przyjmowania do wiadomości zapewnień, że ciężarówka będzie zawsze przyjeżdżać do miejsca garażowania pusta.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii dojazdu pojazdu ciężkiego (w przypadku wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t) do konkretnej nieruchomości np. centrum logistycznego należy wyjaśnić, iż <i>projekt ustawy</i> przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej lub jej odcinku innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym.</p> <p>Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.</p> <p>Jednocześnie w wyniku analizy uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, w projektowanym art. 41b (dotyczącym dróg gruntowych) wprowadzono przepis ust. 3 uprawniający zarządcę drogi do podniesienia wartość dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 t albo do 11,5 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Z uwagi na fakt, iż ok 29% dróg publicznych w Polsce to nadal drogi gruntowe, przy których mogą znajdować się np. zakłady pracy, sklepy, centra handlowe jak i dojazdy do pól uprawnych – wymagające dojazdu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej większym niż 8 t – zasadne jest wprowadzenie przepisu umożliwiającego wyłączenie ustawowego ograniczenia naciskowego. Przepis ten daje zatem możliwość w przypadku gdy zaistnieje potrzeba wprowadzenia np. czasowej zmiany organizacji ruchu na danej drodze gruntowej w związku z budową domu, do dopuszczenia ruchu cięższego.</p>
22	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 3 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Projektowany art. 41 ust. 3 ustawy o drogach publicznych (dalej zwana UDP) reguluje możliwość wprowadzenia zakazu poruszania się pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10t albo 8t za pośrednictwem znaku drogowego lub uchwały rady gminy (powiatu). Brak jednolitej, ogólnopolskiej bazy projektowanych zakazów spowoduje, że nadawca, spedytor, przewoźnik ani kierowca nie będą w stanie przewidzieć, którą drogą mogą się poruszać. Aktualny stan prawny, w którym dwa rozporządzenia Ministra Infrastruktury zawierają wykaz dróg o „obniżonym” nacisku pojedynczej osi napędowej - pomimo, iż sprzeczny z prawem unijnym, umożliwia przedsiębiorcom z każdej części Polski zapoznać się i przewidzieć jakie są dopuszczalne</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: w odniesieniu do zakazów wprowadzonych uchwałą rady gminy (miasta) należy pamiętać, iż uchwały stanowiące prawo miejscowe są publikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa.</p> <p>W odniesieniu do kwestii dotyczących wprowadzenia rozwiązań prawnych na podstawie których przewoźnik będzie informowany o obowiązujących zakazach ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż zarówno ustanowiona przez radę gminy (miasta) strefa jak i zakaz wprowadzony przez zarządcę drogi będzie oznakowany znakami drogowymi zakazującymi ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 t.</p>

			<p>naciski na danym odcinku drogi. Umocowanie zarządców dróg do ograniczenia nacisku osi poprzez umieszczenie znaku drogowego bez umieszczenia informacji np. na dedykowanej stronie internetowej, doprowadzi do ogromnej niepewności w świadczeniu usług transportowych, albowiem dopiero kierowca, już w trakcie wykonywania usługi, będzie w stanie zapoznać się obowiązującą normą na danym, często lokalnym, odcinku drogi.</p> <p>W związku z powyższym wnosimy o utworzenie jednolitej, ogólnopolskiej bazy z publicznym dostępem np. przez internet, zawierającej szczegółowy wykaz znaków drogowych i uchwał wydanych na podstawie art. 41 ust. 3 UDP. Tylko dzięki temu przedsiębiorca będzie w stanie zastosować się do zakazów ustanawianych przez zarządców dróg lub samorządy</p>	<p>Należy zauważyć, iż na drogach publicznych występuje szereg znaków zakazu do których kierujący pojazdem stosuje się na bieżąco w trakcie jazdy. Jednocześnie przewiduje się, że w wyniku projektowanych zmian ustawowych nowelizacji ulegną przepisy wykonawcze <i>do ustawy Prawo o ruch drogowym</i> dotyczące znaków i sygnałów drogowych. Przy czym obowiązujące zasady umieszczania znaków drogowych na drodze publicznej umożliwiają wcześniejsze informowanie kierującego o obowiązujących zakazach ruchu np. znak F-5 „uprzedzenie o zakazie”, F-6 „znak uprzedzający umieszczony przed skrzyżowaniem”. Zgodnie z obowiązującym <i>rozporządzeniem</i> Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znak F-5 stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony po przejechaniu odcinka drogi o długości określonej na znaku. W dolnym prawym rogu znaku F-5 należy podać odległość do miejsca, od którego obowiązuje zakaz. Odległość należy podać dla odcinków o długości poniżej 1 km w metrach z dokładnością do 50 m, a dla pozostałych odcinków w kilometrach z dokładnością do 0,1 km. Znak F-5 umieszcza się bezpośrednio za skrzyżowaniem w miejscu dobrze widocznym dla dojeżdżających do skrzyżowania. Znak F-5 może być umieszczony pod warunkiem, że pojazdy pokazane na znaku zakazu mają możliwość zawrócenia przed miejscem, w którym ich wjazd jest zamknięty. Znak F-6 "znak uprzedzający umieszczony przed skrzyżowaniem" stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony począwszy od skrzyżowania. Na znaku F-6 należy przedstawić schematyczny układ skrzyżowania, umieszczając odpowiedni znak zakazu na strzałce symbolizującej drogę, na której zakaz obowiązuje.</p>
23	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>1. Należy uzupełnić katalog przesłanek o następującą: „droga lub jej odcinek klasy dojazdowej, oznaczonych symbolem "D" wymienionych w § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, przebiega przez teren stanowiący zgrupowanie intensywnej zabudowy gminy (miasta).”</p> <p>Drogi dojazdowe znajdujące się na terenie mocno zurbanizowanym, często nie posiadają wymaganej najmniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wskazanych w § 7 ust. 1 przedmiotowego rozporządzenia. Dopuszczenie ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t może</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Należy wyjaśnić, iż w wyniku analizy uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych jak i konsultacji publicznych przesłanki wprowadzenia ww. zakazu zostały znacznie ograniczone. Nie jest zatem możliwe jego rozszerzenie w szczególności o przypadki, w wyniku zaistnienia których możliwe będzie arbitralne wprowadzanie zakazów ruchu ww. pojazdów na znacznej części dróg publicznych w Polsce. Jak stwierdził TSUE w wyroku z dnia 21 marca 2019 r., który jest wdrażany ww. projektem ustawy ze względu na to, że art. 7 dyrektywy 96/53/WE ustanawia wyjątek od przewidzianej w jej art. 3 ust. 1 zasady swobodnego ruchu pojazdów, należy go interpretować w sposób zawężający. Również Minister Spraw Zagranicznych w swojej opinii wskazał na konieczność zawężenia przesłanek dla ustanowienia zakazów ruchu</p>

		<p>niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo oraz komunikację na ternach osiedlowych</p> <p>2. Katalog przesłanek należy uzupełnić o następujący przypadek „w ciągu drogi znajduje się obiekt inżynierski o ograniczonej nośności”.</p> <p>W ciągach wielu dróg lokalnych znajdują się obiekty inżynierskie (głównie obiekty mostowe) wybudowane wiele lat temu, które nie spełniają aktualnych wymagań technicznych.</p> <p>3. Kolejna przesłanka powinna dotyczyć niewystarczającej geometrii drogi oraz niewystarczającej szerokości jezdni.</p> <p>Warto zwrócić uwagę na to, że w szczególności na publicznych drogach gminnych (często niespełniających wymagań rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) można spotkać się z jezdniami dróg o szerokościach od 3,5 do 5 m, na których występują łuki poziome załamane pod kątem zbliżonym do kąta 90 stopni.</p> <p>4. Następną dodatkową przesłanką powinna dotyczyć sytuacji, w której droga lub odcinek drogi, której stan techniczny uległ w krótkim okresie znacznemu pogorszeniu.</p> <p>Zarządca drogi powinien mieć możliwość zareagowania na sytuację, w której dostrzega bardzo szybko postępującą degradację stanu drogi. W innej sytuacji – kolokwialnie rzecz ujmując – może już nie być czego zbierać.</p> <p>5. Kolejne uzupełnienie katalogu przesłanek powinno obejmować sytuację, w której droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, dla którego istnieje alternatywna trasa (np. obwodnica).</p> <p>Ruch pojazdów ciężarowych w miastach powoduje nie tylko degradację dróg, ale również negatywnie wpływa na warunki ruchu. Mniejsza dynamika pojazdów ciężarowych ma znaczący wpływ na powstawanie zatorów na drogach, powodując straty czasu, wzrost hałasu, ale przede wszystkim wzrost zanieczyszczeń powietrza, co pogorszy i tak już nie najlepszy jego stan w miastach. Biorąc pod uwagę powyższe zasadnym jest, aby pojazdy ciężarowe eliminować z ruchu miejskiego i kierować na drogi alternatywne (obwodnice, drogi szybkiego ruchu, itp.).</p> <p>6. Następną proponowaną przesłanką powinna być związana z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Z uwagi na toczącą się dyskusję na temat poprawy stanu BRD propozycja nie wymaga szerszego uzasadnienia.</p> <p>7. Kolejną proponowaną przesłanką dotyczy sytuacji, w której zarządca drogi poprzez brak ustanowienia zakazu może utracić uprawnienia z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg.</p> <p>Jeżeli zarządcy utracą uprawnienia wynikające z tytułu gwarancji lub</p>	<p>pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.</p> <p>Uwzględniając konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 <i>ustawy o drogach publicznych</i> ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie zakazu zostały zmienione, znacznie ograniczone lub usunięte z projektu ustawy.</p> <p>Jeśli chodzi o kwestie „głównej przesłanki” tzn. stanu technicznego, która musi zawsze zaistnieć w przypadku wprowadzania zakazów ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić iż została ona doprecyzowana. <i>Projekt ustawy</i> przewiduje zatem, iż co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,</li> <li>– okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali.</li> </ul> <p>Wprowadzenie zakazu jest dopuszczalne na drogach publicznych lub ich odcinkach, których parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, spełniających co najmniej jedną z następujących przesłanek:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) droga lub jej odcinek przebiega lub graniczy z obszarem na którym znajduje się <i>forma ochrony przyrody, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody</i></li> <li>2) droga lub jej odcinek przebiega przez teren intensywnej zabudowy mieszkaniowej określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku - w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;</li> <li>3) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, na którym znajduje się wyjście ze: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) żłobka lub klubu dziecięcego, o których mowa w art. 2 ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 lub</li> </ol> </li> </ol>
--	--	--	---

			<p>rękojmi w wyniku przyjęcia przedmiotowego projektu, to jak będzie należało ocenić taką sytuację z perspektywy racjonalnego gospodarowania finansami publicznymi?</p>	<p>b) szkoły lub przedszkola, o których mowa w art. 2 ustawy z dnia 7 września 1991 r - Prawo oświatowe lub</p> <p>c) placówki opiekuńczo-wychowawczej, o której mowa w art. 93 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej</p> <p>- do których uczęszczają dzieci w wieku do 15 lat;</p> <p>4) droga lub jej odcinek przebiega lub graniczy z uzdrowiskiem albo obszarem ochrony uzdrowiskowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych</p> <p>5) droga lub jej odcinek graniczy z obszarem, na którym znajduje się szpital w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej</p> <p>6) droga lub jej odcinek przebiega lub graniczy z obszarem, na którym znajduje się zabytek nieruchomy w rozumieniu art. 7 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami</p> <p>7) droga lub jej odcinek graniczy ze strefą ochronną Pomnika Zagłady, o której mowa w art. 3 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady</p> <p>8) droga lub jej odcinek przebiega przy obiekcie budowlanym, dla którego wstrząsy wynikające z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 t są szkodliwe;</p> <p>9) droga lub jej odcinek przebiega lub graniczy z obszarem górniczym w rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze</p> <p>10) droga lub jej odcinek przebiega przez teren zagrożony ruchami masowymi ziemi lub przez teren, na którym występują te ruchy, o którym mowa w art. 110a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska</p> <p>Mi rozważyło dodatkową przesłankę dotyczącą oczywistego zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z projektem, wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężkich możliwe będzie również na takich drogach publicznych lub ich odcinkach, które jednocześnie spełniają 2 warunki tzn.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dana droga lub jej odcinek nie posiada chodnika, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych lub przejścia dla pieszych wyposażonego sygnalizację świetlną oraz</li> <li>- ta sama droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, na którym znajdują się wyjście ze żłobka, klubu dziecięcego, szkoły, przedszkola lub placówki opiekuńczo-wychowawczej - do których uczęszczają dzieci w wieku do 15 lat.</li> </ul>
--	--	--	---	--

				<p>Obowiązek zagwarantowania przez państwo ochrony prawa do życia i zdrowia człowieka (art. 38 oraz art. 68 ust. 1 Konstytucji) musi być również należycie rozważony w kontekście wprowadzenia słusznych środków w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób w miejscach publicznych w szczególności dzieci. Brak podstawowej infrastruktury drogowej chroniącej uczestników ruchu drogowego tzn. brak chodnika, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych lub przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną, w przypadku obiektów do których uczęszczają dzieci do lat 15, stanowi oczywiste zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu, co w przypadku ruchu pojazdów ciężkich i braku możliwości wprowadzanie ograniczenia ruchu ciężkiego może budzić wątpliwości natury konstytucyjnej, wynikające odpowiednio z art. 38 oraz art. 68 ust. 1 Konstytucji (ochrona życia i zdrowia człowieka).</p> <p>Jednocześnie należy wyjaśniać, iż w przypadku obiektów mostowych bardziej zasadne jest stosowanie ograniczeń masy B-18.</p> <p>W przypadku pogorszenia się stanu technicznego i innych przesłanek można strefę poszerzać. Natomiast w zakresie przesłanki dotyczącej utraty gwarancji nie wynika to z dyrektywy.</p>
24	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Związek Województw RP</b>	<p>W kwestii wprowadzenia zakazów poruszania się po drogach pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t. uzależniono ich wprowadzenie od spełnienia łącznie 2 przesłanek. Jednak naszym zdaniem stan techniczny drogi powinien być odrębnym kryterium (nie powinien być łączony). W pozostałych przypadkach kryteriów ocena wymaga wprowadzenia określonego czasu na przeprowadzenie analizy z udziałem określonych podmiotów.</p> <p>Wprowadzenie zakazu poruszania się pojazdów o nacisku na oś do 10 t albo 8 t będzie trudne, z uwagi na spełnienie uwarunkowań nie tylko złego stanu technicznego (brak sprecyzowania w ustawie jaki stan techniczny danego odcinka drogi daje podstawę do wprowadzenia ograniczeń na danym odcinku), ale również oddziaływania ruchu tych pojazdów na obszary lub obiekty. Propozycja w projekcie wprowadza również oznakowanie tych obszarów, np. centra miast, przez inne niż uprawnione do tej pory ustawowo organy, ale nie porządkuje problemu finansowo - organizacyjnego wiążącego się z wprowadzeniem nowych aktów prawa miejscowego w życie.</p> <p>W zakresie oddziaływania ruchu pojazdów na inne obszary lub obiekty, projekt ustawy nie określa na podstawie jakich przepisów prawa należy ustalać szkodliwość wstrząsów dla danego obiektu, spowodowanych ruchem pojazdów. W praktyce na każdy obiekt, w szczególności zabytkowy i posadowiony na fundamentach, dla</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Przewiduje się, że co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, zwanego dalej „zakazem poruszania się pojazdów ciężkich”, będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stanu technicznego drogi (tzn. parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni) uniemożliwiającego poruszanie się pojazdów ciężkich tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz</li> <li>- okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ.</li> </ul> <p>W tym miejscu odnosząc się do zgłaszanych postulatów, aby stan techniczny drogi stanowił odrębne kryterium do wprowadzenia strefy zakazującej poruszania się pojazdów ciężkich i tym samym nie był łączony z koniecznością wystąpienia dodatkowej przesłanki, należy wyjaśnić, iż zgodnie z postawieniami dyrektywy 96/53 stan techniczny drogi nie może być jedyną przesłanką wprowadzenia ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich. Zostało to potwierdzone na roboczo z Komisją Europejską. Zatem projekt ustawy w tym zakresie stanowi wdrożenie wyroku TSUE z 21 marca 2019 r.</p> <p>W zakresie uwagi do przesłanki dotyczącej „wstrząsów” należy wyjaśnić, iż w obowiązujących przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych tzn. <i>rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w</i></p>

		<p>którego w czasie budowy nie uwzględniono wzrostu ruchu do aktualnego poziomu, może ten ruch oddziaływać szkodliwie.</p> <p>Art. 41 ust. 4 przewiduje, iż co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek (1. stan techniczny drogi uniemożliwiający poruszanie się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, 2. okoliczność, w której droga będzie przebiegać przez lub w pobliżu obszarów i obiektów budowlanych szczególnie narażonych na ruch ciężki np. obszary parków narodowych), zbyt mocno zaostrza możliwość wprowadzenia ww. zakazu w przypadkach dróg i obiektów inżynierskich, których stan, nośność oraz inne parametry uniemożliwiają bezpieczne poruszanie się pojazdów ciężkich. Dodatkowo wykaz przesłanek zapisanych w projekcie ustawy dotyczy miejsc oraz obiektów przyległych do drogi, na które może mieć wpływ dopuszczenie do ruchu pojazdów ciężkich. Nie są one jednak bezpośrednio związane ze stanem dróg, ich nośnością oraz bezpieczeństwem ruchu na drodze i nie powinny być czynnikiem decydującym o możliwości wprowadzenia ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich.</p> <p>Zwracamy szczególną uwagę na sytuację, gdy w ciągu drogi znajduje się nienormatywny, pod względem nośności, obiekt inżynierski i nie ma dodatkowej przesłanki zapisanej w ustawie, koniecznej do wprowadzenia zakazu poruszania pojazdów ciężkich. W takiej sytuacji zarządca drogi będzie zmuszony do dopuszczenia ruchu ciężkiego po nienormatywnym obiekcie inżynierskim a w konsekwencji do przeciążenia obiektu. Skutkiem przeciążenia obiektu inżynierskiego może być jego awaria i konieczność wyłączenia z eksploatacji do czasu przebudowy (zamknięcie drogi), lub nawet katastrofa budowlana. W naszej opinii art. 7 dyrektywy Rady UE nr 96/53/WE dopuszcza stosowanie przepisów drogowych ograniczających ciężar pojazdów na drogach i obiektach inżynierskich wyłącznie ze względu na ich stan i nośność bez spełniania dodatkowych (pobocznych) kryteriów.</p> <p>Proponuje się rozważenie zasadności uzupełnienia sytuacji wskazanych w art. 41 ust. 4, w których „Wprowadzenie zakazu jest dopuszczalne na drogach publicznych lub ich odcinkach, których stan techniczny uniemożliwia poruszanie się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, spełniających co najmniej jedną z następujących przesłanek:...” o kolejny punkt w brzmieniu: „droga albo jej odcinek przebiega lub graniczy z obszarem parku kulturowego w rozumieniu</p>	<p><i>sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</i> określony został znak B-18 zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t, który zgodnie z warunkami jego umieszczenia może być stosowany również w związku z istnieniem przy drodze obiektów zabytkowych lub innych, dla których wstrząsy wynikające z ruchu ciężkich pojazdów są szkodliwe. Zatem już obecnie zarządcy dróg oceniają kwestię wstrząsów chcąc zastosować znak B-18.</p> <p>Po szczegółowej analizie uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, uwzględniając jednocześnie konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 <i>ustawy o drogach publicznych</i> ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie zakazu zostały zmienione, doprecyzowane, ograniczone lub usunięte z projektu ustawy.</p> <p>Jednocześnie należy wyjaśniać, iż w przypadku obiektów mostowych bardziej zasadne jest stosowanie ograniczeń masy B-18.</p> <p>W zakresie ustawowych przesłanek umożliwiających wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężkich MI wyjaśnia, iż w wyniku analizy uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych jak i konsultacji publicznych przesłanki wprowadzenia ww. zakazu zostały znacznie ograniczone. Nie jest zatem możliwe jego rozszerzenie w szczególności o przypadki, w wyniku zaistnienia których możliwe będzie arbitralne wprowadzanie zakazów ruchu ww. pojazdów na znacznej części dróg publicznych w Polsce. Jak stwierdził TSUE w wyroku z dnia 21 marca 2019 r., który jest wdrażany ww. projektem ustawy ze względu na to, że art. 7 dyrektywy 96/53/WE ustanawia wyjątek od przewidzianej w jej art. 3 ust. 1 zasady swobodnego ruchu pojazdów, należy go interpretować w sposób zawężający. Również Minister Spraw Zagranicznych w swojej opinii wskazał na konieczność zawężenia przesłanek dla ustanowienia zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.</p>
--	--	---	---

			ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.	
25	projektu ustawy (art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych )	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>	<p>W art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych - proponuje się, by przy wprowadzaniu zakazu brać pod uwagę tylko jedną z przesłanek, tj. stan techniczny drogi publicznej lub jej odcinka. Argument złego stanu technicznego drogi powinien być całkowicie wystarczającym, aby zasadnym stało się wprowadzenia zakazu.</p> <p>W przypadku nieuwzględnienia uwagi jw. - w ramach projektowanego art. 41 ust. 4 punkty 1, 4 oraz 7 ustawy o drogach publicznych - proponuje się doprecyzować pojęcie: „obszar” poprzez podanie definicji; podobnie w punkcie 8 dla zwrotu: „otoczenie wokół lub przy zabytku” oraz w punkcie 10 dla zwrotu: „przy obiekcie budowlanym”. Pojęcia jw. pojawiają się w wielu aktach prawnych, w różnym znaczeniu.</p> <p>Ponadto ww. przepisy zamiennie stanowią o tym, iż droga lub jej odcinek <i>przebiega lub graniczy z obszarem</i>, a także <i>przebiega przez obszar</i> oraz <i>graniczy z obszarem</i>. Powyższe może budzić wątpliwości interpretacyjne i również wymaga doprecyzowania.</p> <p>Z kolei przesłanka zawarta w punkcie 3 projektowanego przepisu zawiera <i>de facto</i> dwie przesłanki w jednej, co nie jest zgodne z wolą ustawodawcy (<i>vide</i> uzasadnienie).</p> <p>Proponuje się dodanie nowych przesłanek jako punkt 14, w projektowanym art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych:  <i>14) droga lub jej odcinek, posiada konstrukcję nie przeznaczoną do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t.</i></p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Po szczegółowej analizie uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, uwzględniając jednocześnie konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie zakazu zostały zmienione, znacznie ograniczone lub usunięte z projektu ustawy.</p> <p>Jeśli chodzi o kwestie „głównej przesłanki” tzn. stanu technicznego, która musi zawsze zaistnieć w przypadku wprowadzania zakazów ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić iż została ona doprecyzowana. Projekt ustawy przewiduje zatem, iż co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,</li> <li>– okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali.</li> </ul> <p>Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi.</p> <p>Jednocześnie należy zauważyć, iż po szczegółowej dodatkowej analizie przepisu art. 7 dyrektywy również w wersji angielskiej należy stwierdzić iż zgodnie z postawieniami dyrektywy 96/53 „stan techniczny drogi” czy też inaczej tzw. przesłanka techniczna nie może być jedyną (osobną) przesłanką wprowadzenia ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich. Zostało to również potwierdzone na roboczo z Komisją Europejską. Zatem projekt ustawy w tym zakresie stanowi wdrożenie wyroku TSUE z 21 marca 2019 r.</p>

				<p>Jednocześnie w zakresie dookreślenia pojęcia „obszar” czy też sformułowania „graniczy z” należy wyjaśnić, iż szereg obowiązujących przepisów posługuje się takimi sformułowaniami. Niemniej jednak kwestia doprecyzowania pojęcia „obszar” czy też „graniczy z” zostanie omówiona na komisji prawniczej w Rządowym Centrum Legislacji.</p>
26	projektu ustawy (art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	<p>Oдноśnie projektowanego przepisu art. 41 ust. 4 - określenie dodatkowych przesłanek dla samorządów do wprowadzenia zakazu przejazdu drogą powinno być bezpośrednio związane ze złym stanem technicznym drogi lub drogowego obiektu inżynierskiego. Zły stan techniczny powinien być precyzyjnie zdefiniowany dla uniknięcia szerokiej interpretacji przez organ samorządowy. Definicja ta powinna być bezpośrednio związana z zagrożeniem życia, zdrowia lub ryzykiem katastrofy budowlanej. Natomiast wiązanie uprawnienia do zamykania drogi z wymienionymi w projekcie przesłankami wynikającymi z otoczeniem drogi nie znajduje tak szerokiego uzasadnienia jak przyjął projektodawca. Jeżeli ruch pojazdów ciężkich stwarza zagrożenie dla otoczenia drogi to należy zmniejszać dynamikę tego ruchu, a nie kategorycznie zakazywać. Jako niedopuszczalne należy uznać zamykanie dróg alternatywnych do dróg płatnych. Jedyne zasadne przesłanki do wprowadzenia omawianego zakazu to określone w pkt. 10, 11 i 12 związane z wstrząsami, szkodami górnictwami lub ruchami ziemi, które powinny być zakazami czasowymi.</p> <p>Mając na uwadze, że mogą jednak zaistnieć sytuacje wymagające czasowego zamknięcia dla ruchu pojazdów ciężkich niektórych dróg lub odcinków dróg to realizacja uprawnienia rady gminy, miasta, powiatu na podstawie art. 41 ust. 3 pkt 2 oraz ust. 5 i przyjęcie uchwały o zakazie poruszania pojazdów powinno być wykonywane przez Zarządcę drogi za pomocą znaków drogowych. Pozostawienie tej informacji tylko w formie tekstu uchwały (prawo miejscowe) będzie niewykonalne i trudne do przestrzegania przez kierowców. Mamy około 2500 gmin oraz prawie 400 powiatów. Kto będzie w stanie śledzić twórczość prawną samorządów na taką skalę. Ponadto ustawodawca powinien przewidzieć okres przejściowy, od dnia podjęcia uchwały do czasu ustawienia znaków<sup>7</sup> drogowych. Proponowane nowe kompetencje rady gminy wydają się być także niespójne lub nawet sprzeczne z zasadami wykonywania praw i obowiązków wynikających z zarządzania drogami i ruchem.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Przewiduje się, że co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, zwanego dalej „zakazem poruszania się pojazdów ciężkich”, będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– stanu technicznego drogi (tzn. parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni) uniemożliwiającego poruszanie się pojazdów ciężkich tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz</li> <li>– okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ.</li> </ul> <p>Jednocześnie po szczegółowej analizie uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, uwzględniając jednocześnie konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 <i>ustawy o drogach publicznych</i> ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie zakazu zostały zmienione, doprecyzowane, ograniczone lub usunięte z projektu ustawy.</p> <p>Przesłanka dotycząca drogi alternatywnej została usunięta.</p> <p>W odniesieniu do kwestii informowany o obowiązujących zakazach ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż zarówno ustanowiona przez radę gminy (miasta) strefa jak i zakaz wprowadzony przez zarządcę drogi będzie oznakowany znakami drogowymi zakazującymi ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 t.</p> <p>Należy zauważyć, iż na drogach publicznych występuje szereg znaków zakazu do których kierujący pojazdem stosuje się na bieżąco w trakcie jazdy. Jednocześnie przewiduje się, że w wyniku projektowanych zmian ustawowych nowelizacji ulegną przepisy wykonawcze <i>do ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczące znaków i sygnałów drogowych. Przy czym obowiązujące zasady umieszczania znaków drogowych na drodze publicznej umożliwiają</p>

				<p>wcześniejsze informowanie kierującego o obowiązujących zakazach ruchu np. znak F-5 „uprzedzenie o zakazie”, F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem”. Zgodnie z obowiązującym <i>rozporządzeniem</i> Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znak F-5 stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony po przejechaniu odcinka drogi o długości określonej na znaku. W dolnym prawym rogu znaku F-5 należy podać odległość do miejsca, od którego obowiązuje zakaz. Odległość należy podać dla odcinków o długości poniżej 1 km w metrach z dokładnością do 50 m, a dla pozostałych odcinków w kilometrach z dokładnością do 0,1 km. Znak F-5 umieszcza się bezpośrednio za skrzyżowaniem w miejscu dobrze widocznym dla dojeżdżających do skrzyżowania. Znak F-5 może być umieszczony pod warunkiem, że pojazdy pokazane na znaku zakazu mają możliwość zawrócenia przed miejscem, w którym ich wjazd jest zamknięty. Znak F-6 "znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem" stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony począwszy od skrzyżowania. Na znaku F-6 należy przedstawić schematyczny układ skrzyżowania, umieszczając odpowiedni znak zakazu na strzałce symbolizującej drogę, na której zakaz obowiązuje.</p>
27	projektu ustawy (art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych )	<b>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce</b>	<p>Obecnie kwestia ograniczeń dla ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t jest regulowana <i>ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> oraz rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu wydawanym na podstawie art. 41 ust. 2 tej ustawy. Zatem, aktualnie przewoźnicy muszą <i>de facto</i> monitorować jedynie zmiany <i>rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t</i> (Dz. U. poz. 878).</p> <p>Mając na uwadze planowane przekazanie ustanawiania ww. ograniczeń (zakazów) na poziom samorządowy, ZMPD zwraca uwagę, że po wejściu w życie projektowanej ustawy istotnym utrudnieniem dla przewoźników drogowych (krajowych, ale również zagranicznych) będzie zdobycie aktualnej, rzetelnej i kompleksowej informacji o ustanowionych zakazach na danej drodze czy drogach. Dlatego też, zasadnym jest rozważenie wprowadzenia obowiązku przekazywania przez samorządy informacji o ustanowionych i</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W odniesieniu do kwestii rozwiązań prawnych na podstawie których przewoźnik będzie informowany o obowiązujących zakazach ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż zarówno ustanowiona przez radę gminy (miasta) strefa jak i zakaz wprowadzony przez zarządcę drogi będzie oznakowany znakami drogowymi zakazującymi ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 t.</p> <p>Należy zauważyć, iż na drogach publicznych występuje szereg znaków zakazu do których kierujący pojazdem stosuje się na bieżąco w trakcie jazdy. Jednocześnie przewiduje się, że w wyniku projektowanych zmian ustawowych nowelizacji ulegną przepisy wykonawcze <i>do ustawy Prawo o ruch drogowym</i> dotyczące znaków i sygnałów drogowych. Ponadto obowiązujące zasady umieszczania znaków drogowych na drodze publicznej umożliwiają wcześniejsze informowanie kierującego o obowiązujących zakazach ruchu np. znak F-5 „uprzedzenie o zakazie”, F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem”. Należy zauważyć, iż zgodnie z obowiązującym <i>rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i</i></p>

			<p>planowanych do ustanowienia zakazów przedstawicielowi administracji rządowej w województwie. Wojewoda przekazywałby zbiorczą informację ministrowi właściwemu do spraw transportu, który prowadziłby wykaz aktualnych i planowanych zakazów poruszania się omawianych pojazdów na terytorium całego kraju.</p> <p>Ponadto, w ocenie ZMPD zasadnym jest rozważenie wprowadzenie systemu monitorowania funkcjonowania projektowanych zmian po ich wejściu w życie m.in. ze względu na to, że administracja rządowa:</p> <p>a) posiadałaby informacje o skali wprowadzanych na podstawie proponowanych regulacji zakazów (cel statystyczny, na potrzeby przygotowania informacji dla np. Komisji UE);</p> <p>b) miałaby wiedzę pozwalającą na weryfikowanie ewentualnych nadużyć ze strony jednostek samorządu terytorialnego w zakresie wprowadzanych zakazów, dzięki czemu mogłaby w odpowiednim czasie zareagować w sytuacji niewłaściwego wykorzystywania wprowadzonych rozwiązań.</p>	<p><i>warunków ich umieszczania na drogach</i>, znak F-5 stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony po przejechaniu odcinka drogi o długości określonej na znaku. W dolnym prawym rogu znaku F-5 należy podać odległość do miejsca, od którego obowiązuje zakaz. Odległość należy podać dla odcinków o długości poniżej 1 km w metrach z dokładnością do 50 m, a dla pozostałych odcinków w kilometrach z dokładnością do 0,1 km. Znak F-5 umieszcza się bezpośrednio za skrzyżowaniem w miejscu dobrze widocznym dla dojeżdżających do skrzyżowania. Znak F-5 może być umieszczony pod warunkiem, że pojazdy pokazane na znaku zakazu mają możliwość zawrócenia przed miejscem, w którym ich wjazd jest zamknięty. Znak F-6 "znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem" stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony począwszy od skrzyżowania. Na znaku F-6 należy przedstawić schematyczny układ skrzyżowania, umieszczając odpowiedni znak zakazu na strzałce symbolizującej drogę, na której zakaz obowiązuje. Zasady umieszczania znaku zakazu na znaku F-6 są takie same, jak określono dla znaku F-5 (pkt 7.2.5).</p>
28	projektu ustawy (art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	<p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy w projektowanym art. 41 pkt.4 wskazujemy, że wprowadza się zakaz na podstawie 13 podstaw prawnych i faktycznych (np. szkoły podstawowe, szpitale) co sprzeciwia się zasadzie dyrektywy 96/53/WE, która pozwala ograniczyć nacisk osi jedynie w wyjątkowych sytuacjach.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Po szczegółowej analizie uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, uwzględniając jednocześnie konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie zakazu zostały zmienione, znacznie ograniczone lub usunięte z projektu ustawy. Jednocześnie pozostałe ustawowe przesłanki zostały ograniczone, doprecyzowane bądź usunięte z projektu ustawy.</p>
29	projektu ustawy (art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych )	<b>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</b>	<p>W ust. 4 wymieniono 13 przesłanek, a zaistnienie, co najmniej jednej z nich, stanowiłoby podstawę do wprowadzenia zakazu poruszania się pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 czy 8 ton.</p> <p>W praktyce takie stosowanie tych możliwości może powodować, że sieć drogowa zostanie pocięta na setki odcinków o różnej nośności, co będzie pułapką dla przewoźników, np. droga powiatowa, poza miejscowością zbudowana przy wykorzystaniu środków UE będzie na początku miała 11,5 t, następnie pojawi się kilka miejscowości np. ze szkołą, jakimś zabytkiem, pomnikiem czy ujęciem wody i pojawią się zakazy ograniczające możliwość przejazdu pojazdem tylko o nacisku osi do 8 ton. Ponieważ nie widzimy prawnego nakazu zachowania</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Jednocześnie pozostałe ustawowe przesłanki zostały ograniczone, doprecyzowane bądź usunięte z projektu ustawy:</p> <p>1) Przesłanki, które zostały ograniczone bądź doprecyzowane to przypadki gdy droga lub jej odcinek :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>przebiega lub graniczy z formą ochrony przyrody – ograniczono do dwóch form ochrony przyrody tzn. parki narodowe i obszary Natura 2000,</li> <li>graniczy z obszarem, na którym znajduje się szpital – wykreślono zakłady lecznicze,</li> <li>przebiega lub graniczy z obszarem, na którym znajduje się zabytek nieruchomy – doprecyzowano, iż ma to być zabytek</li> </ol>

			<p>jednolitego dla danego ciągu drogi dopuszczalnego obciążenia, więc obawiamy się, że prowadzenie transportu drogowego stanie się jeszcze bardziej uciążliwe</p>	<p>nieruchomy w rozumieniu art. 7 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.</p> <p>d) przebiega przez obszar, na którym znajduje się wyjście z obiektów do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat – została doprecyzowana poprzez wskazanie, iż chodzi o wyjście ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• żłobka lub klubu dziecięcego, o których mowa w art. 2 ustawy o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 lub</li> <li>• szkoły lub przedszkola, o których mowa w art. 2 ustawy - Prawo oświatowe lub</li> <li>• placówki opiekuńczo-wychowawczej, o której mowa w art. 93 ustawy o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej</li> </ul> <p>- do których uczęszczają dzieci w wieku do 15 lat.</p> <p>Zatem przesłanką nie będzie każdy obiekt, w którym dzieci mogą przebywać (np. kina, czy teatry), ale jedynie te obiekty do których systematycznie uczęszczają.</p> <p>2) Przesłanki, które usunięto z <i>projektu ustawy</i> to przypadki gdy droga lub jej odcinek:</p> <p>a) przebiega lub graniczy z lasem ochronnym w rozumieniu art. 15 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach,</p> <p>b) przebiega lub graniczy obszarem chronionym w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne</p> <p>c) stanowi alternatywę dla autostrady płatnej w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym albo dla drogi krajowej lub jej odcinka, na którym pobierana jest opłata elektroniczna.</p>
30	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Projektowany art. 41 ust. 4 nie określa jakimi kryteriami powinien kierować się zarządca drogi lub samorząd w celu ustalenia „<i>stanu technicznego uniemożliwiającego poruszanie się pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8t</i>” Nie negujemy potrzeby wprowadzenia takiego ograniczenia co do zasady, aczkolwiek brak precyzyjnych ram spowoduje nadużywanie tej podstawy prawnej przez zarządców dróg lub samorządy, a tym samym ponowne łamanie zasad wynikających z dyrektywy Rady 96/53/WE.</p> <p>Wnosimy o ustalenie jakimi kryteriami powinien się kierować zarządca drogi lub samorząd w celu ustalenia czy „stan techniczny” drogi uniemożliwia korzystanie z pojazdów, które są normatywne zgodnie z prawem Unijnym.</p> <p>Ponadto wnosimy o wykreślenie pkt. 4 (szkoły), pkt. 7 (szpitale), pkt. 10 (szkodliwość wstrząsów) oraz pkt 13 (droga alternatywna) jako podstaw uzasadniających wprowadzenie przedmiotowych zakazów. Mając na uwadze bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Jeśli chodzi o kwestie „głównej przesłanki” (tzn. stanu technicznego), która musi zawsze zaistnieć w przypadku wprowadzania zakazów ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić iż została ona doprecyzowana. <i>Projekt ustawy</i> przewiduje zatem, iż co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni</u> nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,</li> <li>- okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali.</li> </ul> <p>Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich</p>

			<p>utrzymanie niskiego natężenia dźwięku w pobliżu szkół i szpitali zasadnym byłoby ograniczenie prędkości. Nie widzimy żadnych podstaw uzasadniających negatywny wpływ pojazdów z naciskiem pojedynczej osi napędowej 11,5 tony na dzieci lub pacjentów. Ponadto, biorąc pod uwagę, iż w Polsce jest 14571 szkół podstawowych oraz 951 szpitali, potencjalnie aż 15522 „punkty geograficzne” mogą uzasadniać zmniejszenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, co w naszej ocenie narusza art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. Z kolei fakt występowania autostrady płatnej w pobliżu danego odcinka drogi nie powinien powodować pokrzywdzenia przedsiębiorców, których siedziby położone są przy drogach alternatywnych.</p>	<p>odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi.</p> <p>W zakresie przesłanki pierwszej tzn. parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż przesłanka ta wynikać będzie przede wszystkim z parametrów technicznych jezdni, według których została wybudowana, które określają przepisy wykonawcze do <i>ustawy Prawo budowlane</i> tzn.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,</li> <li>- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie,</li> </ul> <p>jak również z faktycznego stanu technicznego konstrukcji nawierzchni jezdni, który jest kontrolowany na bieżąco przez zarządcę drogi. Należy bowiem zauważyć, iż do zarządcy drogi publicznej w myśl art. 20 <i>ustawy o drogach publicznych</i> należy w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,</li> <li>- 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;</li> <li>- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników.</li> </ul>
31	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 4 pkt 13 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce</b>	<p>W projektowanym art. 41 ust. 4 pkt 13 przesłanka „<i>droga lub jej odcinek stanowi alternatywę dla autostrady płatnej w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym albo dla drogi krajowej lub jej odcinka, na którym pobierana jest opłata elektroniczna</i>” budzi nasze wątpliwości przede wszystkim pod względem jej zgodności z dyrektywą Rady 96/53/WE, która w art. 7 przewiduje możliwość wprowadzenia lokalnych ograniczeń w zakresie mas i wymiarów „<i>w przypadku gdy infrastruktura nie jest przystosowana do długich i ciężkich pojazdów, w określonych obszarach lub na określonych drogach, takich jak centra miast, małe wioski lub miejsca o</i></p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Po szczegółowej analizie uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, uwzględniając jednocześnie konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 <i>ustawy o drogach publicznych</i> ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie zakazu zostały zmienione, znacznie ograniczone lub usunięte z projektu ustawy.</p>

			<p>szczególnym znaczeniu przyrodniczym". Trudno zakwalifikować płatną autostradę lub drogę krajową jako centrum miasta, małą wioskę czy miejsce o szczególnym znaczeniu przyrodniczym. W opinii ZMPD przedmiotowa przesłanka powinna zostać wykreślona z projektu</p>	<p><u>Przesłanki, które usunięto z projektu ustawy to przypadki gdy droga lub jej odcinek:</u></p> <p>a) przebiega lub graniczy z lasem ochronnym w rozumieniu art. 15 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach,</p> <p>b) przebiega lub graniczy obszarem chronionym w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne</p> <p>c) stanowi alternatywę dla autostrady płatnej w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym albo dla drogi krajowej lub jej odcinka, na którym pobierana jest opłata elektroniczna.</p>
32	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”</b>	<p>Art. 41 ustawy o drogach publicznych w brzmieniu zaproponowanym w projekcie w ust. 4 proponuje przesłanki, które muszą być spełnione aby zakaz ruchu pojazdów o nacisku osi powyżej 10 lub 8 t mógł zostać wprowadzony. Są to stan techniczny drogi przy jednoczesnym występowaniu dodatkowych okoliczności wymienionych w trzynastu punktach.</p> <p>Odnosząc się do głównej przesłanki jakim ma być „stan techniczny drogi uniemożliwiający poruszanie się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t", należy stwierdzić że ma ona charakter bardzo ogólny co uniemożliwia jednoznaczne ustalenie treści normy prawnej, której częścią ma być ww. przepis.</p> <p>Należy przy tym zwrócić uwagę, że od zakazu ma istnieć szereg wyłączeń dla pojazdów wskazanych w projektowanym przepisie art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych. Utrudnia to dodatkowo zrozumienie intencji ustawodawcy, gdyż oznacza że proponuje się możliwość ruchu pojazdów o nacisku 11,5 t na odcinku drogi, gdzie rzekomo nie ma takiej możliwości. Jest to dla nas dość absurdalne i sprzeczne samo w sobie.</p> <p>Dlatego też postulujemy, aby doprecyzować tę główną przesłankę na przykład poprzez wskazanie „złego stanu technicznego drogi, który w przypadku ruchu pojazdów o nacisku osi powyżej 10 lub 8 t może doprowadzić do katastrofy budowlanej albo zagrozić życiu lub zdrowiu osób w tym ruchu uczestniczących" i wskazać ją jako samoistną nie uwarunkowaną innymi okolicznościami.</p> <p>Na marginesie tej kwestii warto wskazać, że przez ostatnie lata pojazdy o nacisku osi 11,5 t mogły poruszać się po drogach samorządowych pod warunkiem uzyskania odpowiedniego zezwolenia. Oznacza to, że większość dróg samorządowych posiada stan techniczny umożliwiający ich ruch, a tam gdzie rzeczywiście ruch ten mógłby stanowić zagrożenie były i nadal są odpowiednie znaki drogowe zakazu. Nie sądzimy, aby od czasu wyroku TSUE albo też na jego skutek stan techniczny uległ jakiegokolwiek zmianie</p> <p>Odnosząc się do okoliczności w skazanych w proponowanym</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Po szczegółowej analizie uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, uwzględniając jednocześnie konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie zakazu zostały zmienione, znacznie ograniczone lub usunięte z projektu ustawy.</p> <p>Jednocześnie pozostałe ustawowe przesłanki zostały ograniczone, doprecyzowane bądź usunięte z projektu ustawy:</p> <p><u>Przesłanki, które zostały ograniczone bądź doprecyzowane to przypadki gdy droga lub jej odcinek :</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebiega lub graniczy z formą ochrony przyrody – ograniczono do dwóch form ochrony przyrody tzn. parki narodowe i obszary Natura 2000,</li> <li>2) graniczy z obszarem, na którym znajduje się szpital – wykreślono zakłady lecznicze,</li> <li>3) przebiega lub graniczy z obszarem, na którym znajduje się zabytek nieruchomy – doprecyzowano, iż ma to być zabytek nieruchomy w rozumieniu art. 7 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.</li> <li>4) przebiega przez obszar, na którym znajduje się wyjście z obiektów do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat – została doprecyzowana poprzez wskazanie, iż chodzi o wyjście ze: <ul style="list-style-type: none"> <li>• żłobka lub klubu dziecięcego, o których mowa w art. 2 ustawy o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 lub</li> <li>• szkoły lub przedszkola, o których mowa w art. 2 ustawy - Prawo oświatowe lub</li> <li>• placówki opiekuńczo-wychowawczej, o której mowa w art. 93 ustawy o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej</li> </ul> </li> </ol>

		<p>przepisie art. 41 ust. 4 pkt 1-13 ustawy o drogach publicznych należy wskazać, że są one sformułowane tak szeroko, że w praktyce każda droga samorządowa objęta będzie przedmiotowymi zakazami. Nawet dość pobieżna analiza wykonana przez nasz Związek dla wybranych okoliczności pokazuje, że w Polsce mamy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>43 000</b> form ochrony przyrody + ok 1800 przypadków ochrony gatunkowej, o których mowa w pkt 1 ww. przepisu</li> <li>▪ <b>ponad 4800</b> tysięcy hektarów <b>lasów ochronnych</b> stanowiących 53% wszystkich polskich lasów, o których mowa w <b>pkt 2 ww. przepisu</b></li> <li>▪ <b>ponad 13 tysięcy szkół podstawowych</b> zaliczających się do obiektów wskazanych w pkt 4 przepisu; należy przy tym wskazać, że brzmienie tego pkt jest tak nieprecyzyjne i szerokie, że może obejmować wszelkie obiekty publicznie dostępne z wyłączeniem tych, do których wstęp dzieci we wskazanym wieku jest prawnie zabroniony</li> <li>▪ <b>23 245</b> podmiotów wykonujących działalność leczniczą, spełniających przesłanki wskazane w pkt 7 ww. przepisu,</li> <li>▪ <b>77 600</b> zabytków nieruchomych, o których mowa w pkt 8 ww. przepisu</li> </ul> <p>Nawet te zebrane na szybko wybrane dane pokazują, że każdą drogę wojewódzką, powiatową lub gminną (stanowiące łącznie około 95% infrastruktury drogowej) będzie można wyłączyć z ruchu pojazdów o nacisku osi 11,5t. Wynika to z faktu, iż nawet punktowe wprowadzenie zakazu ruchu dla pojazdów o nacisku 11,5t na oś na danej drodze uniemożliwia ich ruch pomiędzy najbliższymi węzłami. Oznacza to utrzymanie stanu faktycznego, który był przedmiotem wszczęcia postępowania w sprawie C-127/17 zakończonej wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z 21 marca 2019 r.</p> <p>Innym zupełnie niezrozumiałym dla nas przykładem jest wskazanie - w kontekście zakazu ruchu pojazdów o nacisku osi 11,5 t - miejsc, w których ograniczenia te miałyby być wprowadzanie ze względów środowiskowych lub ze względów na szczególne wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu (np. dzieci osoby niepełnosprawne itp.). Taki zakaz oznacza jedynie to, że pojazd (np. ciągnik siodłowy z naczepą zwany potocznie TIR-em) i tak pojedzie tą drogą zmniejszając jedynie wagę ładunku.</p>	<p>- do których uczęszczają dzieci w wieku do 15 lat.</p> <p>Zatem przesłanką nie będzie każdy obiekt, w którym dzieci mogą przebywać (np. kina, czy teatry), ale jedynie te obiekty do których systematycznie uczęszczają.</p> <p><u>Przesłanki, które usunięto z projektu ustawy to przypadki gdy droga lub jej odcinek:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebiega lub graniczy z lasem ochronnym w rozumieniu art. 15 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach,</li> <li>2) przebiega lub graniczy obszarem chronionym w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne</li> <li>3) stanowi alternatywę dla autostrady płatnej w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym albo dla drogi krajowej lub jej odcinka, na którym pobierana jest opłata elektroniczna.</li> </ol> <p>Jeśli chodzi o kwestie „głównej przesłanki” (tzn. stanu technicznego), która musi zawsze zaistnieć w przypadku wprowadzania zakazów ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić iż została ona doprecyzowana. <i>Projekt ustawy przewiduje zatem, iż co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni</u> nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,</li> <li>- okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali.</li> </ul> <p>W zakresie przesłanki pierwszej tzn. parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż przesłanka ta wynikać będzie przede wszystkim z parametrów technicznych jezdni, według których została wybudowana, które określają przepisy wykonawcze do <i>ustawy Prawo budowlane</i> tzn.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,</i></li> <li>- <i>rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie,</i></li> </ul> <p>jak również z faktycznego stanu technicznego konstrukcji nawierzchni jezdni, który jest kontrolowany na bieżąco przez zarządcę drogi.</p>
--	--	---	--

33	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 4 pkt 10 ustawy o drogach publicznych )	Instytut Badawczy Dróg i Mostów	w art. 41 ust. 4 pkt 10 słowo „wstrząsy” należy zmienić na słowo „drgania”.	WYJAŚNIENIA MI: W zakresie uwagi do przesłanki dotyczącej „wstrząsów” należy wyjaśnić, iż w obowiązujących przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych tzn. <i>rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach</i> określony został znak B-18 zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t, który zgodnie z warunkami jego umieszczenia może być stosowany również w związku z istnieniem przy drodze obiektów zabytkowych lub innych, dla których wstrząsy wynikające z ruchu ciężkich pojazdów są szkodliwe. Zatem już obecnie zarządcy dróg oceniają kwestię wstrząsów chcąc zastosować znak B-18.
34	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych )	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Do art. 41 ust. 4 proponujemy dodanie pkt 14 i 15 o treści: „14) ekspertyza stanu technicznego istniejącego obiektu budowlanego zlokalizowanego przy drodze lub jej odcinku wskazywałaby, że brak odpowiedniej konstrukcji nośnej drogi lub jej odcinka w przypadku ich eksploatacji mógłby spowodować destrukcyjny wpływ na ten obiekt budowlany; 15) stan techniczny drogi lub odcinka drogi uległ w krótkim okresie znacznemu pogorszeniu.” Uzasadnienie: Drogi niższej klasy, w tym drogi gruntowe pozbawione są odpowiedniej konstrukcji nośnej, co powoduje, że w przypadkach bliskiego ich sąsiedztwa od budynków lub budowli powstające od nacisków kół naprężenia i drgania przekazywane są na podłoże budowli powodując dodatkowe osiadania będących w strefie tych oddziaływań fundamentów. Skutkiem tego mogą powstawać m. in. spękania ścian obiektów budowlanych, a tym samym mogą stanowić istotne zagrożenie dla zdrowia lub życia ludzi.	WYJAŚNIENIA MI: Jeśli chodzi o kwestie „głównej przesłanki” (tzn. stanu technicznego), która musi zawsze zaistnieć w przypadku wprowadzania zakazów ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić iż została ona doprecyzowana. <i>Projekt ustawy</i> przewiduje zatem, iż co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek: – <u>parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni</u> nie są dostosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, – okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. szkół, szpitali. W zakresie przesłanki pierwszej tzn. parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do poruszania się pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż przesłanka ta wynikać będzie przede wszystkim z parametrów technicznych jezdni, według których została wybudowana, które określają przepisy wykonawcze do <i>ustawy Prawo budowlane</i> tzn.: – <i>rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,</i> – <i>rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie,</i> jak również z faktycznego stanu technicznego konstrukcji nawierzchni jezdni, który jest kontrolowany na bieżąco przez zarządcę drogi. Należy bowiem zauważyć, iż do zarządcy drogi publicznej w myśl art. 20 <i>ustawy o drogach publicznych</i> należy w szczególności:

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,</li> <li>- 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;</li> <li>- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników.</li> </ul> <p>Zatem zarządca drogi jako podmiot zarządzający drogą ma obowiązek podejmowania decyzji i dokonywania czynności mających na celu zapewnienie m.in. bezpieczeństwa użytkownika. Są to czynności zmierzające do utrzymania nieruchomości w stanie niepogorszonym oraz takie, które prowadzą do uzasadnionego inwestowania w nieruchomość. Na podstawie przeprowadzanych okresowych kontroli stanu drogi, ze szczególnym uwzględnieniem jego wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego zarządca drogi ma wiedzę zarówno o warunkach technicznych samej drogi jak i stanie jej jezdni czyli jej właściwościach fizycznych, technicznych np. stopniu zużycia nawierzchni jezdni. Jednocześnie ww. obowiązki wymuszają na zarządcy drogi szczególną dbałość o stan nawierzchnię drogi w taki sposób aby użytkownik drogi mógł poruszać się w sposób bezpieczny i nie zagrażający jego zdrowiu i życiu. Tym samym wiedzę o warunkach technicznych drogi jak również o stanie jej jezdni posiada zawsze zarządca drogi, który jako wyspecjalizowany organ odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo dróg publicznych posiada z urzędu informacje pozwalające na podejmowanie decyzji związanych z wprowadzaniem ograniczeń w poruszaniu się pojazdów ciężkich.</p>
35	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>Dofinansowanie unijne - wnosimy o to, aby odstąpić od tego postanowienia. Ewentualnie – absolutnie ewentualnie – objąć rozwiązaniem tylko te inwestycje, które będą realizowane po wejściu w życie omawianej ustawy.</p> <p>Rodzą się np. wątpliwości co do tego, czy przepis dotyczy także projektów realizowanych z wykorzystaniem środków z programów przedakcesyjnych (ZPORR, SAPARD itd.)?</p> <p>Warto zwrócić także uwagę na to, że w realizowanych projektach drogowych współfinansowanych ze środków unijnych np. w ramach RPO przy ocenie wniosków przyjętych do dofinansowania nie było wymogu spełnienia kryterium dotyczącego podnoszenia standardów technicznych dróg – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Przeważnie przy przebudowie dróg lokalnych np. powiatowych</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W kwestii projektowanego w art. 41 ust. 6 <i>ustawy o drogach publicznych</i> wyłączenia niektórych dróg spod możliwości zastosowania na nich zakazu ruchu pojazdów ciężkich, zgodnie z obecną propozycją brzmi następująco: Zakazu nie stosuje się na drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania do użytkowania inwestycji</p>

			<p>konstrukcja drogi była dostosowana do 80 kN/oś. W związku z tym w wyniku realizacji tych inwestycji konstrukcja nawierzchni jezdni nie jest zdolna do przenoszenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu wynoszącego 115 kN. Ponadto okres, jaki minął od przebudowy dróg powiatowych w ramach perspektywy unijnej to często blisko lub ponad 10 lat, co powoduje, że stan techniczny tych dróg jest niezadawalający. Sam fakt, iż wykorzystano do przebudowy tych dróg środki pochodzące z Unii Europejskiej nie przesądza o ich aktualnym stanie technicznym. Konsekwencją dopuszczenia na te drogi ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5t nie będzie tylko ewentualny remont, lecz kompleksowa ich przebudowa, co będzie się wiązać ze znacznymi nakładami finansowymi.</p>	
36	<p>Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych )</p>	<p><b>Związek Województw RP</b></p>	<p>Odcinki dróg zrealizowanych ze środków unijnych mają być włączone obligatoryjnie w sieć dróg o naciskach 11,5 t. Zachodzi więc pytanie, co z odcinkami dojazdowymi na sieci dróg publicznych, które nie są dostosowane do tych nacisków? W ustawie brak jest zapisu, który precyzowałby długość odcinka, np. od skrzyżowania do skrzyżowania, tak by uniknąć sytuacji, w których do wykonanego odcinka kilku kilometrów, prowadzą odcinki niedostosowane do nacisku 11,5 t. Nie bez znaczenia jest również zasadność określenia horyzontu czasowego, który dotyczy terminów realizacji zadań współfinansowanych ze środków unijnych. Zadania są realizowane już od ponad 20 lat, więc jest możliwe, że na tych odcinkach były już wykonane inne przebudowy, które stanowiły wydatki własne zarządcy drogi. Jak w takiej sytuacji należy interpretować włączenie do tej sieci dróg tych odcinków.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W kwestii projektowanego w art. 41 ust. 6 <i>ustawy o drogach publicznych</i> wyłączenia niektórych dróg spod możliwości zastosowania na nich zakazu ruchu pojazdów ciężkich, zgodnie z obecną propozycją brzmi następująco: Zakazu nie stosuje się na drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi do użytkowania.</p>
37	<p>Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych )</p>	<p><b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b></p>	<p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy, proponuje się nowe brzmienie punktu 1, w projektowanym art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych:</p> <p>5. Zakazu nie stosuje się na:</p> <p>1) drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, a zakres prac zakładał dostosowanie ich parametrów do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;</p> <p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy, alternatywnie do uwag jw., proponuje się nowe brzmienie punktu 3, w projektowanym art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych: 5. <i>Zakazu nie stosuje się na:</i></p> <p>3) <i>drogach krajowych i wojewódzkich, z wyjątkiem dróg krajowych i wojewódzkich lub ich odcinków zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu.</i></p> <p>Drogi wojewódzkie stanowią połączenie między miastami i/lub mają znaczenie dla województwa oraz są często alternatywą dla dróg</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W kwestii projektowanego w art. 41 ust. 6 <i>ustawy o drogach publicznych</i> wyłączenia niektórych dróg spod możliwości zastosowania na nich zakazu ruchu pojazdów ciężkich, zgodnie z obecną propozycją brzmi następująco: Zakazu nie stosuje się na drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi do użytkowania.</p>

		<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>krajowych również dla przejazdów pojazdów nienormatywnych.</p> <p>Projektowany art. 41 ust. 5 pkt. 1 jest naszym zdaniem sprzeczny z prawem unijnym, albowiem stosowanie dyrektywy 96/53/WE w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej nie odnosi się do źródła finansowania budowy danej drogi. W związku z powyższym wnosimy o usunięcie tego zapisu, albowiem bezpodstawnie ogranicza możliwość poruszania się pojazdem z naciskiem osi wynikającym z dyrektywy 96/53/WE na drogach sfinansowanych ze środków krajowych</p>	
38	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 5 pkt 3 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Wnoskujemy o wykreślenie drugiej części zdania w projektowanym art. 41 ust. 5 pkt. 3, tj. „z <i>wyjątkiem dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu</i>”. Drogi krajowe stanowią bardzo ważną część sieci dróg publicznych, które są niezbędne do dostarczania ładunków zarówno podzielnym, jak i niepodzielnym. Rozróżnienie dróg krajowych w zależności od tego czy są zarządzane przez GDDKIA, czy przez prezydentów miast na prawach powiatu, nie ma żadnego uzasadnienia, a stanowi naruszenie art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. oraz ogranicza swobodę świadczenia usług.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W zakresie projektowanego przepisu umożliwiającego wprowadzenie na drogach krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu zakazów ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż drogi te w miastach na prawach powiatu spełniają przesłankę, o której mowa w art. 7 dyrektywy 96/53/WE w zdaniu drugim tzn. są to obszary centów miast. Jednocześnie należy zauważyć, iż drogi krajowe przebiegające przez miasta na prawach powiatu nie są stricte drogami tranzytowymi po których odbywa się w głównie mierze przewóz drogowy. Na marginesie należy również zauważyć, iż liczba dróg krajowych w miastach na prawach powiatu będzie ulegać zmniejszaniu w związku z tym, że budowane są nowe drogi ekspresowe w nowym przebiegu oraz obwodnice tych miast.</p> <p>Jednocześnie w kwestii dojazdu pojazdu ciężkiego (w przypadku wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t) do konkretnej nieruchomości należy wyjaśnić, iż <i>projekt ustawy</i> przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej lub jej odcinku innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym. Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.</p>
39	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych</b> )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	<p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy w projektowanym art. 41 pkt.5 wprowadza się możliwość ograniczenia nacisku osi na drogach krajowych zarządzanych przez Prezydentów Miast co spowoduje przerwanie ciągów komunikacyjnych na głównych szlakach transportowych.</p> <p>Wyłączenia z zakazu ruchu pojazdów 115 kN, w projektowanym art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych:</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W zakresie projektowanego przepisu umożliwiającego wprowadzenie na drogach krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu zakazów ruchu pojazdów ciężkich należy wyjaśnić, iż drogi te w miastach na prawach powiatu spełniają przesłankę, o której mowa w art. 7 dyrektywy 96/53/WE w zdaniu drugim tzn. są to obszary centów miast. Jednocześnie należy zauważyć, iż drogi krajowe przebiegające przez</p>

			<p>odcinki dróg wybudowane z funduszy unijnych nie w każdym przypadku zakładały doprowadzenie nawierzchni do nacisku osi 115 kN (być może jest to luka w zasadach dofinansowania), w związku z tym proponuje się zmianę p. 1 na następujący:</p> <p>„5. Zakazu nie stosuje się na:</p> <p>1) drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, a projekt zakładał dostosowanie do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,51”,</p> <p>Proponuje się wyłączyć oprócz dróg krajowych także drogi wojewódzkie, które stanowią istotną część tras komunikacyjnych w skali regionalnej - sieć dróg krajowych jest zbyt mała, aby zapewnić odpowiednie warunki usług transportowych, w brzmieniu „5. Zakazu nie stosuje się na:</p> <p>3) drogach krajowych i wojewódzkich, z wyjątkiem dróg krajowych i wojewódzkich lub ich odcinków zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu”.</p>	<p>miasta na prawach powiatu nie są stricte drogami tranzytowymi po których odbywa się w głównie mierze przewóz drogowy. Na marginesie należy również zauważyć, iż liczba dróg krajowych w miastach na prawach powiatu będzie ulegać zmniejszaniu w związku z tym, że budowane są nowe drogi ekspresowe w nowym przebiegu oraz obwodnice tych miast.</p> <p>W kwestii wyłączenia niektórych dróg spod możliwości zastosowania na nich zakazu ruchu pojazdów ciężkich, zgodnie z obecną propozycją brzmi następująco: Zakazu nie stosuje się na drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi do użytkowania.</p>
40	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 5 pkt 1 ustawy o drogach publicznych	<b>Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych</b>	<p>Uważamy, za zasadne, aby w treści art. 41 ust. 5 pkt 1 zmienianej ustawy po słowach „Unii Europejskiej” dopisać następującą treść „po wejściu w życie niniejszej ustawy”. Brak tego dodatkowego zapisu skutkować będzie, że zakaz poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi powyżej 10 ton albo 8 ton nie można zastosować dla dróg lub ich odcinków, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej we wcześniejszym okresie, przed wejściem w życie projektowanej ustawy i nie są dostosowane do wprowadzonych obciążeń</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W kwestii projektowanego w art. 41 ust. 6 <i>ustawy o drogach publicznych</i> wyłączenia niektórych dróg spod możliwości zastosowania na nich zakazu ruchu pojazdów ciężkich, zgodnie z obecną propozycją brzmi następująco: Zakazu nie stosuje się na drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania do użytkowania inwestycji</p>
41	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 5 pkt 1 ustawy o drogach publicznych	<b>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</b>	<p>W ust. 5 proponujemy rozważyć, dodanie kolejnego wyłączenia z zakazu możliwości dojazdu pojazdów wykonujących transport drogowy wyłącznie w celu dojazdu do miejsca rozładunku czy załadunku zlokalizowanego przy drodze samorządowej, jeżeli nie ma innej możliwości dojazdu do tego miejsca drogą krajową. Takie możliwości istnieją np. w Austrii, gdzie służby kontrolne widząc dokumenty przewozowe z określonym miejscem załadunku czy wyładunku nigdy nie stwarzają problemów z dojazdem ciężarówką do takiego miejsca.</p> <p>Ustawowe pozwolenie gminom i powiatom na określanie nośności dróg w drodze swoich uchwał, spowodowuje, że administracja rządowa pozbawi się możliwości oddziaływania na działania jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>Biorąc powyższe opisane problemy, prosimy, więc o odstąpienie od takiej metody określania dopuszczalnych nacisków osi na</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii dojazdu pojazdu ciężkiego (w przypadku wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t) do konkretnej nieruchomości np. centrum logistycznego należy wyjaśnić, iż <i>projekt ustawy</i> przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej lub jej odcinku innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym. Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.</p>

			poszczególnych drogach gminnych i powiatowych, ponieważ to jeszcze bardziej sparaliżuje planowanie procesów przewozowych, niż to było przed wyrokiem TSUE.	
42	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych )	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	<p>1) w art. 41 ust. 5 po pkt 3 należy dodać punkty 4 i 5 o następującym brzmieniu:  „4) odcinkach dróg publicznych stanowiących dojazdy do dużych miast, na których odbywa się transport międzynarodowy, a zwłaszcza załadunek i wyładunek;</p> <p>2) innych drogach lub ich odcinkach, niż wymienione w pkt 1-4, na których zarządca dopuszcza do ruchu pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej nie większym niż 11,5 t”.</p> <p>Uzasadnienie: Na odcinkach dróg dojazdowych do dużych miast, na których odbywa się transport międzynarodowy, a zwłaszcza załadunek i rozładunek (patrz pkt 42 Wyroku) powinien być dopuszczony ruch pojazdów o nacisku osi napędowej 11.5 t. Ponadto jeżeli są drogi, które nie zostały wybudowane ze środków UE, nie stanowią odcinków transeuropejskiej sieci drogowej i nie są drogami krajowymi, a dopuszczono na nich ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t. po powinny być wliczone do sieci takich dróg.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W odniesieniu do proponowanego rozszerzenia katalogu przesłanek umożliwiających wprowadzenie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t uwaga nie została uwzględniona. Należy wyjaśnić, iż w wyniku analizy uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych jak i konsultacji publicznych przesłanki wprowadzenia ww. zakazu zostały znacznie ograniczone. Nie jest zatem możliwe jego rozszerzenie w szczególności o przypadki, w wyniku zaistnienia których możliwe będzie arbitralne wprowadzanie zakazów ruchu ww. pojazdów na znacznej części dróg publicznych w Polsce. Jak stwierdził Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 21 marca 2019 r., który jest wdrażany ww. projektem ustawy ze względu na to, że art. 7 dyrektywy 96/53/WE ustanawia wyjątek od przewidzianej w jej art. 3 ust. 1 zasady swobodnego ruchu pojazdów, należy go interpretować w sposób zawężający. Również Minister Spraw Zagranicznych w swojej opinii wskazał na konieczność zawężenia przesłanek dla ustanowienia zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.</p> <p>Natomiast na odcinkach dojazdowych (w przypadku wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t) do konkretnej nieruchomości np. centrum logistycznego należy wyjaśnić, iż <i>projekt ustawy</i> przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej lub jej odcinku innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym. Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.</p>

43	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych )	<p><b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b></p> <p><b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b></p> <p><b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b></p>	<p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy - dotyczącego nowego brzmienia art. 41 ust. 6 punkt 1 ustawy o drogach publicznych - nie znajdujemy uzasadnienia do wyłączenia stosowania zakazu wobec autobusów. Pojazdy te przenoszą obciążenia; w ustawie jest bowiem mowa o nacisku pojedynczej osi, co ma zastosowanie również do autobusów.</p> <p>Nie jest zasadne wyłączenie z autobusów z podanego zakazu w art. 41. p.6 ust. 1, ponieważ w sensie obciążenia, są to takie same pojazdy, jak każde inne a szkody powodowane przez naciski są takie same.</p> <p>OSPTN proponuje następującą treść art. 41 ust. 6 pkt. 1:  <i>Autobusów oraz pojazdów specjalnych (żuraw samochodowy lub pompa do betonu)</i>  Mając na uwadze, iż już w 2016 roku Minister Infrastruktury w trakcie procedowania nad projektem ustawy z dnia 30 września 2016 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65) proponował dodanie w ustawie o ruchu drogowym do art. 64e w ustępie 1 po punkcie 1 punktu 1a w brzmieniu:  <i>„1a) pojazdu specjalnego - żuraw samochodowy, w zakresie nacisku osi do 12 zasadnym jest, aby po 4 latach wdrożyć podstawę prawną, która pozwoli legalnie i bez nadmiernych restrykcji biurokratycznych poruszać się pojazdami specjalnymi po drogach publicznych. Propozycja Ministra Infrastruktury dotycząca „żurawia samochodowego” została pozytywnie oceniona przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, który w opinii do projektu UC65, wyrażonej pismem DP-WL-0232- 290/2016/PK z dnia 18 listopada 2016 r., wnioskował o rozszerzenie tego zapisu o pojazdy specjalne z zainstalowaną pompą do podawania betonu. Zważywszy, iż propozycja Ministra Infrastruktury, którą dodatkowo rozszerzył Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, są w pełni zgodne z oczekiwaniami społecznymi, wnosimy o wyłączenie pojazdów specjalnych spod projektowanych zakazów.</i></p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W odniesieniu do wyłączenia w projektowanym art. 41 <i>ustawy o drogach publicznych</i> spod obowiązku stosowania się do zakazów ruchu autobusów, należy zauważyć, iż zgodnie z obecnie obowiązującym art. 64e <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> autobusy są zwolnione z obowiązku uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego. Projektowane przepisy mają na celu dostosowanie prawa polskiego do regulacji unijnych tzn. wdrożenie wyroku TSUE. Zatem zakres zmian ogranicza się tylko i wyłącznie do tego obszaru. Wszelkie uwagi dotyczące zmian w obowiązujących zasadach poruszania się pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych w Polsce (tzn. zmian systemu zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych) wykraczają poza zakres przedmiotowy projektowanych ww. <i>ustawą</i> zmian.</p> <p>W zakresie katalogu wyłączeń pojazdów specjalnych spod obowiązku stosowania zakazu ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t. należy zauważyć, iż kwestie regulacji dotyczących pojazdów specjalnych wykraczają poza zakres przedmiotowy projektowanych zmian.</p> <p>Natomiast w zakresie wyłączenia spod zakazów ruchu pojazdów nienormatywnych poruszających się na podstawie zezwolenia na przejazd należy zauważyć, iż ograniczenia wynikające z ustawy o drogach publicznych dotyczą jedynie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11, 5t. Jeżeli zatem pojazd nienormatywny będzie poruszał się na podstawie zezwolenia które zostało wydane w związku z innymi parametrami technicznymi np. długością czy szerokością taki pojazd może poruszać się pod drodze pomimo wprowadzonego zakazu. Natomiast w przypadku gdy zezwolenie dotyczy przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 11, 5 t, a na drodze jest ograniczenie do 8 ton to wówczas pojazd ten nie może jechać daną drogą lub jej odcinkiem.</p> <p>Jednocześnie należy zauważyć, iż projekt ustawy przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej lub jej odcinku innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym. Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.</p>
----	---	--	---	---

44	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Dodanie do art. 41 ust. 6 nowego punktu 6 o treści:</p> <p>6) Pojazdów nienormatywnych poruszających się na podstawie zezwolenia wynikającego z art. 64 ustawy o ruchu drogowym.</p> <p>Ruch pojazdów nienormatywnych regulowany jest w ustawie o ruchu drogowym, o czym stanowi art. 64. Wprowadzając zakaz poruszania się pojazdami w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej bez możliwości incydentalnego dopuszczania pojazdu z przekroczeniem tego parametru (przy jednoczesnym obowiązku uzyskania zezwolenia) dojdzie do krytycznej sytuacji, w której na tereny przyległe do dróg objętych zakazem nie będzie w stanie dojechać żaden pojazd nienormatywny. Nawet gdy sam zarządca drogi będzie tego potrzebował, zakaz poruszania się pojazdem o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej ustanowionej granicy będzie obowiązywał. Może się więc okazać, że nawet najmniejszy dwuosiowy dźwig o rzeczywistej masie całkowitej (jedynie) 24 tony nie będzie w stanie dojechać np. na inwestycje publiczne lub prywatne, albowiem nacisk pojedynczej osi napędowej wynosi więcej niż dopuszcza zarządca drogi. W dotychczasowej korespondencji podnosiliśmy niewielkie ilości kilometrów pokonywanych przez pojazdy nienormatywne lub specjalne. Zasadnym jest zatem, aby w drodze wyjątku od zasady dopuścić je do ruchu. Jednocześnie nie zajdzie niebezpieczeństwo poruszania się pojazdami standardowymi, albowiem zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych wydawane są wyłącznie na potrzeby przewozu ładunków niepodzielnych.</p> <p>O potrzebie utworzenia nowej kategorii zezwoleń dla pojazdów specjalnych odnieśliśmy się w dalszej części</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Natomiast w zakresie wyłączenia spod zakazów ruchu pojazdów nienormatywnych poruszających się na podstawie zezwolenia na przejazd należy zauważyć, iż ograniczenia wynikające z ustawy o drogach publicznych dotyczą jedynie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11, 5t. Jeżeli zatem pojazd nienormatywny będzie poruszał się na podstawie zezwolenia które zostało wydane w związku z innymi parametrami technicznymi np. długością czy szerokością taki pojazd może poruszać się pod drodze pomimo wprowadzonego zakazu. Natomiast w przypadku gdy zezwolenie dotyczy przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 11, 5 t, a na drodze jest ograniczenie do 8 ton to wówczas pojazd ten nie może jechać daną drogą lub jej odcinkiem.</p> <p>Jednocześnie należy zauważyć, iż projekt ustawy przewiduje, iż zarządca drogi może wyłączyć ze stosowania zakazu wprowadzonego na danej drodze publicznej lub jej odcinku innych użytkowników drogi lub rodzaje pojazdów niż ustawowo zwolnione. Informację o wyłączeniu umieszcza się na znaku drogowym. Podobnie rada gminy ustalając strefę w uchwale będzie również mogła określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż ustawowo zwolnione, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości</p>
45	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych )	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	<p>W art. 41 w ust. 6 należy wykreślić pkt. 5.</p> <p>Uzasadnienie: Siły Zbrojne RP i państw sojuszniczych nie powinny być dopuszczone do ruchu po wszystkich drogach publicznych. Powinny w czasie pokoju poruszać się po drogach wyznaczonych. Z zasady pojazdy wojskowe są cięższe niż cywilne i ich przejazd nie powinien odbywać się po drogach, a szczególnie obiektach mostowych, do tego nieprzystosowanych</p>	WYJAŚNIENIA MI:
46	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”</b>	<p>Propozycja ujęcia w katalogu wyłączeń wskazanym w proponowanym art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy korzystających z danej drogi samorządowej wyłącznie w celu dojazdu do miejsca rozładunku lub załadunku, w przypadku gdy nie ma możliwości dalszego korzystania z drogi krajowej. Takie rozwiązanie umożliwiłoby konkurencyjne działanie polskiej gospodarki, zgodność na poziomie podstawowym z prawem unijnym, a jednocześnie ograniczyłoby możliwość</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Po szczegółowej analizie uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, uwzględniając jednocześnie konieczność usunięcia możliwej arbitralności we wprowadzaniu zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, wyjaśniam, iż proponowane w projektowanym art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych ustawowe przesłanki umożliwiające wprowadzenie</p>

			<p>wykorzystywania dróg samorządowych jako alternatywną trasę w stosunku do trasy przebiegającej po drogach płatnych. Zdajemy sobie bowiem sprawę, iż u podstaw zaproponowanego rozwiązania leżała m.in. troska o zapewnienie wpływów i finansowania krajowej infrastruktury drogowej z Krajowego Funduszu Drogowego.</p> <p>Tak szeroki zakres wskazanych wyłączeń utrzyma stan fikcji prawnej w wielu istotnych dziedzinach polskiej gospodarki. Przykładem może tutaj być konieczność zapewniania dojazdu do terminali obsługujących transport intermodalny. Praktycznie do wszystkich kontenerowych terminali kolejowych prowadzą drogi samorządowe spełniające przesłanki o których mowa w proponowanym art. 41 ust. 4. Ponieważ pełnowymiarowy kontener załadowany na środek transportu samochodowego oznacza zawsze przekroczenie nacisku 8 t lub 10 t na oś napędową, nie przekraczając przy tym wielkości 11,5 t, chcąc dostosować się do projektowanych przepisów należałoby zamknąć wskazane terminale lub notorycznie tak, jak to było do tej pory łamać istniejące prawo przy cichej akceptacji zainteresowanych władz. Odbiega to cokolwiek od standardów demokratycznego państwa prawnego. Podobna sytuacja dotyczy wszelkich inwestycji budowlanych wykorzystujących beton dostarczany odpowiednimi pojazdami specjalistycznymi, przewozu sypkich materiałów budowlanych i przewozu drewna w ramach gospodarki leśnej. W tym ostatnim przypadku bardzo duże wątpliwości budzić może kwestia wyłączenia dróg gruntowych w proponowanym art. 41b ust. 1. Także te przypadki powinny zostać ujęte w katalogu wyłączeń wskazanym w proponowanym art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych.</p>	zakazu zostały zmienione, znacznie ograniczone lub usunięte z projektu ustawy.
47	Art. 1 pkt 2 (dodający art. 41 ust. 8 pkt 1 do ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>Należy dookreślić, o organy zarządzające jakimi drogami chodzi projektodawcom.</p> <p>Uwaga o charakterze doprecyzującym – projektodawcom zapewne chodzi o organy zarządzające drogami wchodzącymi w zakres strefy.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Zmiana legislacyjna zostanie rozstrzygnięta na Komisji Prawniczej</p> <p>Niemniej jednak MI wyjaśnia, iż w projekcie proponuje się, aby ustanowienie ww. strefy wymagało uzyskania zgody zarówno zarządców tych dróg publicznych lub ich odcinków na których zarządzających ruchem na tych drogach lub odcinkach dróg. Tym samym w przypadku gdy rada gminy (miasta) będzie planowała ustanowienie strefy obejmującej swym zasięgiem drogi różnych kategorii wówczas konieczne będzie uzyskanie zgody każdego z zarządców dróg jak i każdego organu zarządzającego ruchem na objęcie danej drogi publicznej zakazem poruszania się.</p>
48	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy (art. 41 ust. 8 ustawy o	<b>Związek Województw RP</b>	Należy doprecyzować, że wprowadzenie zakazu poruszania się pojazdów na drogach publicznych wymaga wcześniejszego przygotowania i zatwierdzenia projektu zmiany stałej organizacji ruchu w celu ustawienia stosownych znaków drogowych (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r.	<p>WYJAŚNIENIA MI: W zakresie wprowadzania ww. zakazu na określonej drodze publicznej lub jej odcinku przez zarządcę drogi będą miały zastosowanie obowiązujące przepisy dotyczące umieszczania znaków drogowych na drogach publicznych. Kwestie zmiany w organizacji ruchu i kosztów z tym związanych wynikają</p>

	drogach publicznych )	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem)</p> <p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy - dotyczącego nowego brzmienia art. 41 ust. 8:</p> <p>a) punkt 1 ustawy o drogach publicznych - w porządku prawnym nie ma przepisów dotyczących <i>organów zarządzających drogami i ruchem na drogach lub ich odcinkach</i>. Istnieją odrębne regulacje, które stanowią o zarządcach dróg publicznych i odrębne, które wprowadzają pojęcie podmiotu zarządzającego drogami wewnętrznymi, a także organów zarządzających ruchem na drogach,</p> <p>b) punkt 2 ustawy o drogach publicznych - niezrozumiałe jest odniesienie się w treści projektowanego przepisu, mówiącego o ustanowieniu strefy objętej zakazem, do ust. 5, który stanowi, iż zakazu nie stosuje się na konkretnych drogach.</p>	<p>z obowiązujących już zasad ogólnych wynikających z <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> oraz jej aktów wykonawczych. Zatem wprowadzenie znaku drogowego wymaga przygotowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem</i> podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 tego rozporządzenia organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami określonymi w § 11) na własny koszt zarząd drogi. Zatem najpierw zarządca drogi przygotowuje projekt organizacji ruchu, który w dalszej kolejności musi zatwierdzić organ zarządzający ruchem, a następnie zarządca drogi umieszcza znak drogowy w określonym miejscu drogi publicznej zgodnie z uprzednio zatwierdzonym projektem organizacji ruchu. Jednocześnie realizacja projektowanych przepisów ustawy w zakresie oznakowania wymagać będzie zmiany obowiązujących aktów wykonawczych wynikających z przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> m. in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych.</p>
49	Art. 1 pkt 2 (art. 41 ust. 9 pkt 4 ustawy o drogach publicznych )	Związek Powiatów Polskich	<p>Wprowadzenie kryteriów zastosowani wyjątków takich jak niedyskryminacja, przejrzystość i proporcjonalność będzie prostą drogą do uchylania uchwał jednostek samorządu terytorialnego. W projekcie proponuje się kryteria nieostre, których zastosowanie każdorazowo będzie poddawane subiektywnej ocenie wojewodów oraz składów orzekających sądów administracyjnych. Praktyka dowodzi, że stabilizacja linii orzeczniczej organów nadzoru czy sądów administracyjnych zajmuje wiele lat. Przesłanki zastosowania wyjątków potrzeb lokalnych powinny być zidentyfikowane przez radę gminy/powiatu.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Dodatkowe wyjątki od stosowania zakazu poruszania się pojazdów ciężkich określone w uchwale powinny być przede wszystkim transparentne i niedyskryminujące konkretnych przewoźników. Projekt ustawy przewiduje zatem, iż rada gminy (miasta) będzie mogła wskazać wyjątki od stosowania „zakazu poruszania się” w strefie, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż wymienione w ust. 7 (ustawowo zwolnione), z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.</p>

50	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41 ust. 9 pkt 4 ustawy o drogach publicznych)	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>  <b>Związek Województw RP</b>	<p>W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy - dotyczącego nowego brzmienia art. 41 ust. 9:</p> <p>a) punkt 3 ustawy o drogach publicznych - drogi, dla których nie stosuje się zakazu określono w ust. 5, tym samym omawiana uchwała, jako akt prawa miejscowego, nie powinna regulować tych kwestii,</p> <p>b) punkt 4 ustawy o drogach publicznych - wyjątki, dla których nie stosuje się zakazu określono w ust. 5 i ust. 6, tym samym omawiana uchwała, jako akt prawa miejscowego, nie powinna regulować tych kwestii.</p> <p>Zasadne jest doprecyzowanie, że w przypadku wyjątków od stosowania zakazu poruszania się w strefie (nowe brzmienie art. 41 ust. 9 pkt 4 ustawy o drogach publicznych) w celu wprowadzenia wyłączeń nie należy stosować sformułowań ogólnych np. „Nie dotyczy ruchu lokalnego”, ponieważ w konsekwencji nie mają one prawidłowej mocy sprawczej - brak jest możliwości skutecznego egzekwowania wprowadzonego zakazu.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Projekt ustawy przewiduje, iż uchwała ustanawiająca zakaz poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t jest aktem prawa miejscowego i określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) drogi publiczne objęte strefą, o której mowa w ust. 2 pkt 2, oraz granicę tej strefy;</li> <li>2) <i>dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów poruszających się po drogach publicznych</i>, objętych strefą, o której mowa w ust. 2 pkt 2, ustalony zgodnie z ust. 2.</li> </ol> <p>Ponadto rada gminy (miasta) w uchwale będzie mogła również określić wyjątki od stosowania zakazu poruszania się w strefie, o której mowa w ust. 2 pkt 2, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż wymienione w ust. 8, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.</p>
51	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41 ust. 9 ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”</b>	<p>Odrębny tryb i inne podstawy prawne dla wprowadzania wybranych ograniczeń naciskowych, o których mowa w proponowanej zmianie brzmienia art. 41 ustawy o drogach publicznych, uniemożliwią wykonywanie nadzoru przez organy administracji rządowej wskazane w art. 10 ust. 1 i 2 Prawa o ruchu drogowym w trybie wskazanym w art. 10 ust. 10 ww. ustawy w zakresie ustanawiania ograniczeń nacisku osi o wielkości 8 i 10 t.</p> <p>A ponieważ czynności wykonywane w sprawach związanych z zarządzaniem ruchem i ogólnie umieszczaniem znaków drogowych należą zgodnie u utrwaloną linią orzecniczą sądów administracyjnych do czynności organizacyjno-technicznych nie będąc indywidualnym aktem administracyjnym (decyzja, postanowienie etc.), to brak możliwości korekty działań w tym zakresie w trybie nadzoru z inicjatywy własnej organu nadzorującego lub w efekcie skarg lub wniosków zainteresowanych osób lub innych podmiotów (np. przedsiębiorcom będącym osobą prawną) uniemożliwia jakąkolwiek drogę prawną w celu zabezpieczenia słuszych interesów interesariuszy.</p> <p>Nawet w przypadku kontroli aktów prawa miejscowego, jakimi ma być zgodnie z proponowanym brzmieniem przepisu art. 41 ust. 9 ustawy o drogach publicznych uchwała organów samorządu w sprawie ustanowienia strefy z ograniczeniami naciskowymi, należy wskazać, że wojewoda może zakwestionować taki akt wyłącznie ze względów formalnoprawnych, a nie ze względu na przesłanki określone w art. 10 ust. 10 Prawa o ruchu drogowym jakimi są: ważny interes</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii mechanizmów kontroli wprowadzanych zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t należy wyjaśnić, iż w zakresie kontroli podejmowanych przez radę gminy (miasta) uchwał ustanawiających strefę zakazującą ruchu pojazdów ciężkich zastosowanie znajdują obowiązujące przepisy ustawy z dnia 8 marca 1990 r o samorządzie gminnym i Rozdział 10. „Nadzór nad działalnością gminną”. Zgodnie z art. 85 tej ustawy nadzór nad działalnością gminną sprawowany jest na podstawie kryterium zgodności z prawem. Organami nadzoru są Prezes Rady Ministrów i wojewoda, a w zakresie spraw finansowych - regionalna izba obrachunkowa. W myśl zaś art. 90 i art. 91 wójt obowiązany jest do przedłożenia wojewodzie uchwał rady gminy w ciągu 7 dni od dnia ich podjęcia. Uchwała lub zarządzenie organu gminy sprzeczne z prawem są nieważne. O nieważności uchwały lub zarządzenia w całości lub w części orzeka organ nadzoru w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia doręczenia uchwały lub zarządzenia, w trybie określonym w art. 90. Organ nadzoru, wszczynając postępowanie w sprawie stwierdzenia nieważności uchwały lub zarządzenia albo w toku tego postępowania, może wstrzymać ich wykonanie. Jednocześnie należy pamiętać, iż w myśl art. 101 ustawy o samorządzie gminnym każdy, czyj interes prawny lub uprawnienie zostały naruszone uchwałą lub zarządzeniem, podjętymi przez organ gminy w sprawie z zakresu administracji publicznej, może zaskarżyć uchwałę lub zarządzenie do sądu administracyjnego. Przepisu tego</p>

			<p>ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. Dodatkowo należy wskazać, że administracja rządowa pozbawiona będzie jakichkolwiek instrumentów oddziaływania na samorząd w przypadku, gdyby ten wprowadził na zbyt szeroką skalę ograniczenia naciskowe skutkujące kolejnym faktycznym uchybieniem przez Polskę zobowiązaniom traktatowym oraz ustawodawstwu unijnemu, oraz skutkujące negatywnym oddziaływaniem na rozwój społeczno-gospodarczy kraju lub wybranych regionów.</p> <p>Państwo w tak istotnym obszarze nie może całkowicie pozbawiać się możliwości oddziaływania na działanie organów samorządu terytorialnego. Wskazane wyżej obszary na które oddziaływać będzie samorząd należą bowiem do kompetencji Państwa i administracji rządowej. Zjawisko wycofywania się państwa, a w szczególności administracji rządowej z istotnych obszarów życia społeczno-gospodarczego jest od kilku lat przedmiotem krytyki czołowych polskich polityków, wskazujących na tzw. imposybilizm prawny.</p> <p>Na marginesie tej kwestii należy jednocześnie wskazać, że przepis art. 10 ust. 10 Prawa o ruchu drogowym wymaga rozwinięcia w celu umożliwienia egzekucji organom sprawującym nadzór nad zarządzaniem ruchem wydanych nakazów. Do rozważenia jest kwestia wprowadzenia kar grzywny lub kar administracyjnych dla osób sprawujących funkcję organów zarządzających ruchem i organów zarządzających drogą niestosujących się do wydanych zarządzeń przez organy nadzoru oraz wprowadzenia możliwości zastępczego wykonania organizacji ruchu i wprowadzenia zmian na drodze przez organ sprawujący nadzór na koszt organów uchylających się od wykonania nakazanych zmian.</p>	<p>nie stosuje się, jeżeli w sprawie orzekł już sąd administracyjny i skargę oddalił.</p> <p>Jeśli chodzi o kwestię kontroli w zakresie zakazu ruchu pojazdów ciężkich wprowadzonego przez zarządcę drogi należy wyjaśnić, przepisy <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i>, określają właściwe organu sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem. Zgodnie z § 3 ust. 2 <i>rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem</i> (Dz.U. z 2017 r. poz. 784) organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) zgodności z obowiązującymi przepisami,</li> <li>b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;</li> </ol> </li> <li>2) rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.</li> </ol> <p>Należy pamiętać, iż podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej publicznej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zaś w myśl § 11 ww. rozporządzenia organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (z pewnymi wyjątkami określonymi w § 11) na własny koszt zarząd drogi. Zatem najpierw zarządca drogi przygotowuje projekt organizacji ruchu, który w dalszej kolejności musi zatwierdzić organ zarządzających ruchem, a następnie zarządca drogi umieszcza znak drogowy w określonym miejscu drogi publicznej zgodnie z uprzednio zatwierdzonym projektem organizacji ruchu</p>
52	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41 ust. 10 ustawy o drogach publicznych )	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>	W zakresie art. 1 punkt 2 projektu ustawy - dotyczącego nowego brzmienia art. 41 ust. 10 ustawy o drogach publicznych - odpowiednie oznaczenie granic strefy wymaga zmian w przepisach dotyczących znaków drogowych.	WYJAŚNIENIA MI: Oczywiście realizacja projektowanych przepisów ustawy w zakresie oznakowania wymagać będzie zmiany obowiązujących aktów wykonawczych wynikających z przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> m. in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych.
53	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41 ust. 2 ustawy o	<b>Związek Województw RP</b>	W zakresie nowego brzmienia art. 41 ust. 2 ustawy o drogach publicznych - proponuje się doprecyzować pojęcie: „strefa” poprzez podanie definicji, ponieważ pojęcie to pojawia się w wielu aktach prawnych, w różnym znaczeniu,	WYJAŚNIENIA MI: W opinii MI nie ma potrzeby tworzenia nowych definicji. Projektowane przepisy w wystarczający sposób określają czy jest strefa na których obowiązywać będzie zakaz ruchu pojazdów ciężkich,

	<b>drogach publicznych )</b>			
54	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41a ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych )	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	5) w art. 41a ust. 1 i 2, słowo „poniżej” należy zmienić na wyrażenie „mniejszym niż”.	WYJAŚNIENIA MI: Uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.
55	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41a ust. 3 ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Województw RP</b>	Zarządca drogi wprowadzający zakaz ruchu pojazdów, na wytypowanym odcinku drogi, powinien zostać ustawowo zobowiązany do wskazania objazdu odcinka z wprowadzanym ograniczeniem w ruchu oraz umieszczenia odpowiedniego, dodatkowego oznakowania w miejscu umożliwiającym kierowcy kontynuację jazdy drogą alternatywną. Powyższe zmiany w organizacji ruchu powinny podlegać zaopiniowaniu przez zarządców dróg innej kategorii, w przypadku konieczności umieszczania znaków drogowych, związanych z wprowadzaniem ograniczenia, na drogach innej kategorii niż objęta ograniczeniem. Brak takich uregulowań może doprowadzać do sytuacji stwarzającej zagrożenie dla uczestników ruchu spowodowane niemożliwością zmiany kierunku ruchu pojazdu (manewr zawracania) dla pojazdu, którego ograniczenie dotyczy Doprecyzowanie zapisów dotyczących podstaw do wprowadzenia ograniczeń w ruchu drogowym.	WYJAŚNIENIA MI: Oczywiście realizacja projektowanych przepisów ustawy w zakresie oznakowania wymagać będzie zmiany obowiązujących aktów wykonawczych wynikających z przepisów ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> m. in. w zakresie znaków i sygnałów drogowych
56	Art. 1 pkt 3 (dodający art. 41b ust. 1 do ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	Należy zweryfikować różnice w definicjach legalnych bądź ich braku dotyczących nawierzchni dróg, wynikające z przepisów ustawy o drogach publicznych, Prawa o ruchu drogowym oraz właściwych rozporządzeń do tych ustaw	WYJAŚNIENIA MI: Uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.
57	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41b ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Województw RP</b>	Projekt zmiany ustawy zakłada obowiązek wyłączenia z ruchu pojazdów o nacisku powyżej 8 t. tylko dla dróg gruntowych, nie uwzględniając, że drogi o nawierzchni z brukowca oraz tłucznia również nie będą przystosowane do przenoszenia obciążeń wynikających ze zwiększenia dopuszczalnego nacisku na oś.	WYJAŚNIENIA MI: W zakresie uwagi do projektowanego art. 41b ust. 1 ustawy o drogach publicznych informuję, iż uwaga została uwzględniona poprzez nadanie następującego brzmienia: „Art. 41b. 1. Po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa, dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t.”

				Zgodnie ze zgłoszoną uwagą przyjęto, iż nawierzchnia tłuczniowa jest nawierzchnią drogi gruntowej, zaś nawierzchnia klinkierowa to nawierzchnia drogi twardej.
58	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41b ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	W zakresie art. 1 punkt 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 41 b ustawy wprowadza się ustawy zakaz poruszania się pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t na drogach gruntowych co uniemożliwi dojazd śmieciarek, wozów asenizacyjnych, dźwigów, pomp do betonu, naczep specjalistycznych i niskopodwoziowych do domów, firm oraz powstających inwestycji	WYJAŚNIENIA MI: W wyniku analizy uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, wprowadzono przepis ust. 3 uprawniający zarządcę drogi do podniesienia wartości dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 t albo do 11, 5 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Z uwagi na fakt, iż ok 29% dróg publicznych w Polsce to nadal drogi gruntowe, przy których mogą znajdować się np. zakłady pracy, sklepy, centra handlowe jak i dojazdy do pól uprawnych – wymagające dojazdu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej większym niż 8 t – zasadne jest wprowadzenie przepisu umożliwiającego wyłączenie ustawowego ograniczenia naciskowego. Przepis ten daje zatem możliwość w przypadku gdy zaistnieje potrzeba wprowadzenia np. czasowej zmiany organizacji ruchu na danej drodze gruntowej w związku z budową domu, do dopuszczenia ruchu cięższego.
59	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41b ust. 1 ustawy o drogach publicznych )	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>  <b>Polska Izba Inżynierów Budownictwa</b>  <b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	Art. 41 b ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie: „Po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kostkowa, klinkierowa lub brukowcowa dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej nie większym niż 8 t”. Uzasadnienie: Nawierzchnia tłuczniowa jest raczej nawierzchnią drogi gruntowej. Natomiast nawierzchnia klinkierowa może być uznana za nawierzchnię drogi twardej, według art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.  Zamiast „tłuczeniowa” powinno być „tłuczniowa”.  OSPTN proponuje następującą treść art. 41 b ust. 1: <i>Po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kostkowa, brukowcowa lub tłuczniowa dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t, z wyłączeniem pojazdów poruszających się na podstawie zezwolenia wynikającego z art. 64 ustawy o ruchu drogowym oraz pojazdów specjalnych.</i> Zasadnym jest, aby standardowy transport drogowy, np. ciągnik siodłowy z naczepą, nie poruszał się po drogach gruntowych. Pamiętać jednak należy, że wszelkie inwestycje kolejowe, energetyczne, gazowe oraz infrastrukturalne wymagają dostarczenia	WYJAŚNIENIA MI: W zakresie uwagi do projektowanego art. 41b ust. 1 ustawy o drogach publicznych informuję, iż uwaga została uwzględniona poprzez nadanie następującego brzmienia: <i>„Art. 41b. 1. Po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa, dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t.”</i> Zgodnie ze zgłoszoną uwagą przyjęto, iż nawierzchnia tłuczniowa jest nawierzchnią drogi gruntowej, zaś nawierzchnia klinkierowa to nawierzchnia drogi twardej.  W wyniku analizy uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, wprowadzono przepis ust. 3 uprawniający zarządcę drogi do podniesienia wartości dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 t albo do 11, 5 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Z uwagi na fakt, iż ok 29% dróg publicznych w Polsce to nadal drogi gruntowe, przy których mogą znajdować się np. zakłady pracy, sklepy, centra handlowe jak i dojazdy do pól uprawnych – wymagające dojazdu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej większym niż 8 t – zasadne jest

			ładunków niepodzielnych w tereny niezabudowane, często z wykorzystaniem dróg gruntowych. Brak wyłączenia pojazdów nienormatywnych, w tym pojazdów specjalnych, spowoduje, że dostarczenie np. wież wiatrowych, konstrukcji do budowy infrastruktury telekomunikacyjnej (4G, 5G) stanie się niemożliwe	wprowadzenie przepisu umożliwiającego wyłączenie ustawowego ograniczenia naciskowego. Przepis ten daje zatem możliwość w przypadku gdy zaistnieje potrzeba wprowadzenia np. czasowej zmiany organizacji ruchu na danej drodze gruntowej w związku z budową domu, do dopuszczenia ruchu cięższego.
60	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41c ust. 1 ust. 3 pkt 8, art. 41d ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	W art. 41c ust. 1, ust. 3 pkt 8, art. 41 d ust. 1 i ust. 2, wyrażenie „nacisku na oś” należy zmienić na wyrażenie „nacisku osi”. Uzasadnienie: poprawny zapis to „nacisk osi” i jako poprawny jest on stosowany w projekcie ustawy np. w art. 41c ust. 3 pkt 6. W art. 41c ust. 3 wyrażenie „nacisk na oś” należy zmienić na wyrażenie „nacisk osi”. Uzasadnienie: jak wyżej. W art. 41c ust. 3 pkt 6 po słowie „przekraczającym” należy dopisać słowo „dopuszczalny”. Uzasadnienie: chodzi o przekroczenie nacisku dopuszczalnego.	WYJAŚNIENIA MI: Zmiany legislacyjno-redakcyjne będą uwzględnione na etapie komisji prawniczej.
61	Art. 1 pkt 3 (dodający art. 41c do ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	W związku z wprowadzanym przepisem pojawiają się dwa pytania: 1. Czy w związku z przepisami art. 41c ust. 1 pkt 5 i ust. 3 pkt 5 zarządca drogi będzie upoważniony do używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do badania nacisku osi pojazdu, które nie są jego własnością – w celu przeprowadzania kontroli? 2. Czy po wprowadzeniu omawianych regulacji zarządca drogi powiatowej będzie zobowiązany do posiadania własnych przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do badania nacisku na oś pojazdu, jak również miejsca do przeprowadzenia kontroli? Zastanawia odesłanie do art. 130a Prawa o ruchu drogowym. Odesłanie do odpowiedniego stosowania przepisów zawsze wiąże się z dużymi wątpliwościami i rozbieżnościami interpretacyjnymi.	WYJAŚNIENIA MI: Uwzględniono uwagi dotyczące kontroli przestrzegania przez korzystających z dróg publicznych zakazów w poruszaniu się pojazdów ciężkich tj. sugestii, że kontrola ruchu drogowego powinna pozostać materią przepisów <i>ustawy - Prawo o ruchu drogowym</i> . Po analizie obowiązującym przepisów w zakresie kontroli ruchu drogowego w projektowanym art. 41c <i>ustawy o drogach publicznych</i> przewiduje się, iż do kontroli przestrzegania zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 <i>oraz art. 41a ust. 1 i 2 (zarządca drogi znakiem lub rada gminy uchwałą)</i> , a także dopuszczalnego nacisku <i>pojedynczej osi napędowej</i> określonego w art. 41b ust. 1 (drogi gruntowe), stosuje się odpowiednio przepisy działu V ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowego. Jednocześnie należy wyjaśnić, iż projekt ustawy nie reguluje kwestii własności przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do badania nacisku osi pojazdu. Ponadto przepisy dotyczące kontroli zostaną przeniesione do ustawy Prawo o ruchu drogowym tj. odniesienie się do już tam istniejących przepisów. Zatem uprawnienia zarządcy drogi będą takiej jak dotychczas i będą wynikać z ustawy Prawo o ruchu drogowym.
62	Art. 1 pkt 3 (dodający art. 41c ust. 2	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	Sugerujemy rozważenie umożliwienia osobom działającym w imieniu zarządcy drogi możliwości wykonywania kontroli również w obecności funkcjonariusza straży gminnej (miejskiej).	WYJAŚNIENIA MI: Proponuje się, aby w art. 129d ustawy Prawo o ruchu drogowym po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

	do ustawy o drogach publicznych)		Uwaga wynika z następującego pytania: dlaczego ograniczamy się tylko do możliwości wykonywania kontroli w obecności funkcjonariuszy Policji lub inspektorów ITD?	„1a. Osoby działające w imieniu zarządcy drogi mogą ponadto wykonywać, w obecności strażnika gminnego (miejskiego), kontrolę ruchu drogowego w stosunku do pojazdów w zakresie przestrzegania przepisów o nacisku osi.”
63	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41c i art. 41d ustawy o drogach publicznych )	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>	W zakresie art. 1 punkt 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 41c i art. 41d ustawy o drogach publicznych - wskazuje się, że kontrola ruchu drogowego powinna pozostać materiają przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dział V). Tym samym powinna zostać przeprowadzona ponowna analiza i odpowiednia zmiana przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, pod względem projektowanych zmian.	WYJAŚNIENIA MI: Po analizie obowiązującym przepisów w zakresie kontroli ruchu drogowego w projektowanym art. 41c ustawy o drogach publicznych przewiduje się, iż do kontroli przestrzegania zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1 i 2 (zarządca drogi znakiem lub rada gminy uchwałą), a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 (drogi gruntowe), stosuje się odpowiednio przepisy działu V ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowego. W projektowanym art. 41d ustawy o drogach publicznych – określone zostały całościowo zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1.
64	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41c i art. 41d ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”</b>	Nasze bardzo poważne zastrzeżenia budzi propozycja przepisów zawartych w proponowanym art. 41c i 41d ustawy o drogach publicznych. W odniesieniu do art. 41c stoimy na stanowisku, że należy ujednoczyć i ująć w jednym akcie prawnym zasady wykonywania kontroli ruchu drogowego oraz organy uprawnione do jej wykonywania. Takim właściwym aktem prawnym w przypadku kontroli wszystkich pojazdów, w tym także niebędących używanymi do wykonywania transportu drogowego, jest ustawa Prawo o ruchu drogowym. Wątpliwości nasze budzi nadanie uprawnień w przedstawionym zakresie funkcjonariuszom straży miejskiej. Nasze obawy związane są ze względami bezpieczeństwa przewożonym ładunków o wartości przekraczającej niejednokrotnie kwoty 6-cyfrowe. Brak jednolitego w skali kraju umundurowania tej formacji umożliwi zatrzymywanie pojazdów przez „przebierańców” w celu dokonania zaboru mienia. Nie poprawi to bezpieczeństwa na naszych drogach. Wystarczającym jest bowiem, że czynności na drodze wykonywać mogą pracownicy zarządów dróg w asyście Policji. Nasze bardzo poważne wątpliwości budzą kary pieniężne, o których mowa w projektowanym art. 41d ustawy o drogach publicznych. Proponowane rozwiązania są bardzo niedobrym przejawem przedmiotowego traktowania obywateli i innych podmiotów będących przedsiębiorcami w dość wrażliwej sferze jaką jest odpowiedzialność za naruszenia. Sprzeciwiamy się przechodzeniu od sankcji wymierzanych w postępowaniu opartym na konieczności udowodnienia związku pomiędzy naruszeniem a działaniem (lub	WYJAŚNIENIA MI: Po dodatkowej analizie obowiązującym przepisów w zakresie kontroli ruchu drogowego w projektowanym art. 41c ustawy o drogach publicznych przewiduje się, iż do kontroli przestrzegania zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1 i 2 (zarządca drogi znakiem lub rada gminy uchwałą), a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 (drogi gruntowe), stosuje się odpowiednio przepisy działu V ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowego. Natomiast w kolejnym przepis tzn. projektowanym art. 41d ustawy o drogach publicznych – określone zostały całościowo zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Projekt ustawy przewiduje, iż kara pieniężna wymierzana będzie w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,</li> <li>– 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,</li> <li>– 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.</li> </ul> Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę.

zaniechaniem) obwinionego, w tym także jego winy, na rzecz sankcji karno-administracyjnych opartych wyłącznie na stwierdzeniu faktu naruszenia i ustawowo przypisanemu domniemaniu odpowiedzialności (teoria tzw. winy obiektywnej). Ogranicza to nasze prawa obywatelskie, rodzi często poczucie niesprawiedliwości, podważa zasadę zaufania do państwa i do prawa, a także pozwala przypuszczać że jedynym celem regulacji jest cel fiskalny. Dlatego też proponujemy uzupełnienie ww. przepisu o stwierdzenie, że postępowanie w tych sprawach prowadzone jest na zasadach wskazanych w kodeksie postpowania w sprawach o wykroczenia. Kolejną, być może najważniejszą kwestią jest niekonstytucyjny brak kontratypów, zwanych niejednokrotnie z punktu widzenia prawa administracyjnego przesłankami ekskulpującymi, czyli wskazania okoliczności wyłączających odpowiedzialność za dane naruszenie.

Warto tutaj wskazać na:

- 1) Orzecznictwo Europejskiego Trybunału Praw Człowieka, który niejednokrotnie wskazywał na konieczność zapewnienia w procesie legislacyjnym i przyjmowanym prawie proporcjonalności i efektywności interesów ochrony interesów karanej administracyjnie jednostki (np. wyrok z dnia 4 października 2007 r. sygn. 28183/03 w sprawie Anghel przeciwko Rumunii);
- 2) Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego z kolei wskazuje na konieczność stworzenia przy wprowadzaniu sankcji administracyjnych gwarancji materialnoprawnych podstaw do umorzenia postępowania lub jego niewszczywania, a także miarkowania odpowiedzialności administracyjnej (np. z wyrok z dnia 14 października 2009 r. Sygn. akt Kp 4/09, w sprawie wniesionej przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej).

Należy mieć w tym miejscu na uwadze, że w bardzo niewielu miejscach załadunku pojazdu są wagi, a jeżeli są to umożliwiają wyłącznie zważenie masy całego pojazdu wraz z ładunkiem bez możliwości zmierzenia nacisków osi. A sposób rozmieszczenia ładunku w przestrzeni ładunkowej jest w niektórych przewozach niezależny od kierowcy, którego udział w załadunku lub rozładunku wykluczają np. przepisy sanitarne. Niejednokrotnie zdarza się także, że przewożony ładunek jest niejednorodny (np. palety w drobnicy lub palety z mięsem) i nawet doświadczony kierowca nie jest w stanie zapobiec przekroczeniom nacisku jednej z osi poprzez odpowiednie rozmieszczenie przewożonych rzeczy.

Odrębnym przykładem na brak możliwości prawidłowego rozmieszczenia ładunku i zabezpieczenia w ten sposób odpowiednich nacisków osi jest przewóz drewna (charakteryzującego się zmienną

Uwzględniono zatem Państwa uwagę poprzez wskazanie, iż ww. karę pieniężną, nakłada się na:

- 1) podmiot wykonujący przejazd;
- 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;
- 3) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.

Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.

Ponadto zgodnie z nowym ust. 6 w art. 41d *ustawy o drogach publicznych* nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.

Jednocześnie wyjaśniam, iż zgodnie z projektowanymi przepisami *ustawy o drogach publicznych* (art. 41d ust. 7) kara pieniężna jest uiszczana w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna. Projektodawca przyjął zatem ogólną zasadę postępowania administracyjnego, zgodnie z którą decyzja ostateczna podlega wykonaniu. Natomiast w przypadku złożenia skargi do sądu zastosowanie znajduje art. 61 *ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi*.

Jednocześnie w ramach zmian w *ustawie Prawo ruchu drogowym* proponuje się zmiany w art. 129b ust. 2 pkt 2 tej ustawy dotyczące uprawnień strażników gminnych (miejskich). Do uprawnień strażnika gminnego (miejskiego) w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec uczestnika ruchu dodaje się kontrolę nacisku osi. Jednocześnie w ust. 3 tego przepisy wprowadza się upoważnienie dla strażnika gminnego do

			<p>gęstością nawet w ramach tego samego gatunku drzewa) i ulegających nieznacznemu przemieszczeniu materiałów sypkich. Powyższe okoliczności wskazujące na brak wpływu przewoźnika i jego kierowcy na powstanie części naruszeń być uwzględnione w przepisach wprowadzających kontratyty dla odpowiedzialności karno-administracyjnej wskazanej w przedmiotowym przepisie. Jednocześnie dziwić może pominięcie odpowiedzialności za powstałe naruszenie zleceniodawcy i załadowcy, który jak już wcześniej wskazaliśmy ma czasami znacznie większy wpływ, a w niektórych przypadkach wyłączny, na naruszenie niż właściciel pojazdu i kierowca.</p> <p>Nasze oburzenie budzi także wysokość zaproponowanych sankcji od 5 do 15 tysięcy złotych, szczególnie w sytuacji, w której naruszenie istniejących w tym zakresie norm jest często niezawinione i niezależne od przewoźnika. <b>Naszym zdaniem zaproponowana wysokość sankcji nie może być uznana za proporcjonalną i ma charakter wyłącznie represywny, a także jak się wydaje fiskalny.</b> Mając na uwadze wysokość zaproponowanych sankcji należy w tym miejscu wskazać uwagę na wynikający z przepisów Kodeksu Postępowania Administracyjnego rygor natychmiastowej wykonalności uniemożliwiający w tym przypadku de facto gwarantowaną Konstytucyjnie kontrolę sądową nakładanych kar. Ich wysokość powoduje, że po ich wyegzekwowaniu ewentualny późniejszy wyrok uchylający decyzję o nałożeniu kary pieniężnej ma jedynie formalne znaczenie, gdyż przedsiębiorca wcześniej utracił płynność finansową i zmuszony został do likwidacji swojej działalności ze wszystkimi konsekwencjami z tego wynikającymi. Wprawdzie przepisy KPA umożliwiają fakultatywne zawieszenie rygoru natychmiastowej wykonalności przez organ administracyjny, niemniej jest to wyłącznie ewentualna dobra wola tego organu. <b>Dlatego też postulujemy wprowadzenie przepisu stanowiącego obligatoryjnym zawieszeniu rygoru natychmiastowej odpowiedzialności w przypadku złożenia przez ukarany podmiot skargi do sądu administracyjnego.</b> Możliwość wprowadzenia takich rozwiązań jest przyjęta w polskim prawie, jak też przewidziana w KPA, które zastrzega przy instytucji rygoru natychmiastowej wykonalności istnienie przepisów szczególnych</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sprawdzenia nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;</li> <li>- używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania nacisku osi pojazdu;</li> <li>- uniemożliwiania jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalny nacisk osi.</li> </ul>
65	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41c ust. 1 ustawy o drogach	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	W zakresie art. 1 punkt 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 41 c ust.1 ustanawia się umocowanie Straży Miejskiej do kontroli i penalizacji przekroczenia nacisków osi <u>co może doprowadzić do nadużyć jakie miały miejsce w przypadku fotoradarów w celu wspomagania lokalnych budżetów gmin.</u>	WYJAŚNIENIA MI: Dodatkowym podmiotem, który otrzyma uprawnienie do kontroli nacisków będzie straż gminna (miejska), co jest uzasadnione faktem, że ograniczenia nacisków pojedynczej osi napędowej będą stosowane wyłącznie na drogach samorządowych. Ponadto projektowane przepisy przewidują możliwość wprowadzenia strefy, w której obowiązywać będzie zakaz poruszania się pojazdów

	publicznych )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Wykreślenie Straży gminnej (miejskiej)</p> <p>OSPTN wnosi o wykreślenie punktu 6 z projektowanego art. 41 c ust. 1. <b><u>OSPTN wnosi o wykreślenie Straży Gminnej (miejskiej) z listy organów umocowanych do kontroli oraz procedowania nałożenia kary za przekroczenie nacisków osi.</u></b> W dotychczasowej praktyce kontroli nacisków osi, wielokrotnie wychodziły na jaw problemy proceduralne oraz prawne związane z dopełnieniem obowiązków związanych z odpowiednim wydaniem decyzji. Organy wymienione w punktach od 1 do 5 posiadają w tym zakresie niezbędne doświadczenie i wiedzę, podczas gdy Straż Gminna (miejska) nie miała do tej pory nic wspólnego z przejazdem drogowym pojazdów ciężarowych. Przekazanie odpowiedniego poziomu wiedzy oraz nabycie doświadczenia przez strażników, będzie niewspółmiernie czasochłonne i kosztowne. Mając na pamięci problemy związane z korzystaniem przez Straż Miejską z fotoradarów, umocowanie tej formacji do kontroli nacisków osi, będzie jeszcze bardziej ryzykowne i szeroko krytykowane przez społeczeństwo. Bardziej zasadnym byłoby zwiększenie zasobów kadrowych w dotychczas umocowanych organach, np. Inspekcji Transportu Drogowego.</p> <p>Ponadto, OSPTN poddaje pod wątpliwość sytuację, w której gmina staje się zarówno organem decyzyjnym w zakresie wprowadzenia ograniczeń naciskowych, jak i organem egzekwującym stosowanie utworzonych przez siebie zakazów poruszania za pomocą „swoich” strażników miejskich.</p> <p>Biorąc pod uwagę mnogość typów pojazdów, ich zawieszenia, rozmieszczenia osi oraz grup osi, zasadnym będzie utrzymanie kontroli nacisków osi do organów związanych bezpośrednio z ruchem pojazdów ciężarowych</p>	<p>o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t. Strefę tę ustalać będzie uchwałą rada gminy (miasta). Proponuje się zatem, aby strażnicy gminni (miejscy), będący najbliższą społecznością lokalnej mieli możliwość skontrolowania takiego pojazdu w przypadku gdy na terenie ich gminy naruszone zostaną zakazy poruszania się pojazdów ciężkich. W tym zakresie zmianę ulegnie art. 129b <i>ustawy - Prawo o ruchu drogowym</i> określający uprawnienia strażników gminnych (miejskich).</p> <p>Odpowiednio będą również stosowane przepisy ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczące uprawnień podmiotów kontrolujących w zakresie czynności wykonywanych podczas kontroli np. zatrzymania pojazdu, używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do badania nacisku osi pojazdu. W ramach zmian w <i>ustawie Prawo ruchu drogowym</i> proponuje się zmiany w art. 129b ust. 2 pkt 2 tej ustawy dotyczące uprawnień strażników gminnych (miejskich). Do uprawnień strażnika gminnego (miejskiego) w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec uczestnika ruchu dodaje się kontrolę nacisku osi. Jednocześnie w ust. 3 tego przepisy wprowadza się upoważnienie dla strażnika gminnego do</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sprawdzenia nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;</li> <li>- używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania nacisku osi pojazdu;</li> <li>- uniemożliwiania jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalny nacisk osi.</li> </ul>
66	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41d ust. 1 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	<p>W zakresie art. 1 punkt 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 41 d ust.1 wprowadza się kary za przekroczenie nacisków osi, które wzrastają z 500 zł na 5000 zł, z 2000 zł na 10 000 zł, przy braku jakiegokolwiek poprawienia procedury wydawania zezwoleń.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W projektowanym art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> – określone zostały całościowo zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Projekt ustawy przewiduje, iż kara pieniężna wymierzana będzie w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,</li> <li>- 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,</li> <li>- 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.</li> </ul> <p>Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze</p>

				<p>lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Ww. karę pieniężną, nakłada się na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>- podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>- podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul> <p>Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.</p>
67	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41c i art. 41d ustawy o drogach publicznych )	Związek Województw RP	<p>W zakresie wprowadzanych art. 41 c i art. 41 d ustawy o drogach publicznych - wskazuje się, że kontrola ruchu drogowego powinna pozostać materialem przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dział V). Tym samym powinna zostać przeprowadzona ponowna analiza i odpowiednia zmiana przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, pod względem projektowanych zmian.</p> <p>Proponuje się zrezygnować z wprowadzania art. 41c i art. 41d. W naszej ocenie kontrola ruchu drogowego powinna pozostać materialem przepisów Działu V ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym. Dlatego uważamy, że powinna zostać przeprowadzona ponowna analiza i odpowiednia zmiana przepisów Prawa o ruchu drogowym pod względem projektowanych zmian.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Po dodatkowej analizie obowiązującym przepisów w zakresie kontroli ruchu drogowego w projektowanym art. 41c ustawy o drogach publicznych przewiduje się, iż do kontroli przestrzegania zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1 i 2 (zarządca drogi znakiem lub rada gminy uchwałą), a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 (drogi gruntowe), stosuje się odpowiednio przepisy działu V ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowego.</p> <p>Natomiast w kolejnym przepisie tzn. projektowanym art. 41d ustawy o drogach publicznych – określone zostały całościowo zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Projekt ustawy przewiduje, iż kara pieniężna wymierzana będzie w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,</li> <li>- 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,</li> <li>- 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.</li> </ul>

				<p>Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Ww. karę pieniężną, nakłada się na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>- podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>- podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul> <p>Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.</p>
68	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. 41c i art. 41d ustawy o drogach publicznych )	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	<p>W art. 41 d ust. 5 należy skreślić wyrażenie „a jeśli pojazdem jest zespół pojazdów to właścicielowi pojazdu złączonego z przyczepą lub naczepą”.</p> <p>Uzasadnienie: Właściciel pojazdu nie musi być właścicielem naczepy lub przyczepy. Jeżeli został przekroczony dopuszczalny nacisk pojazdu z przyczepą lub naczepą, to właściciel pojazdu, a nie naczepy lub przyczepy, powinien odpowiadać za pojazd lub zespół pojazdów.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Ww. karę pieniężną, nakłada się na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>- podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>- podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul>
69	Art. 1 pkt 3 (dodający art. 41d ust.	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>Wnosimy o prowadzenie po art. 41 ust. 4 kolejnej jednostki redakcyjnej mówiącej o tym, że informacja o decyzji wydanej przez organy wskazane w ust. 4 podlega przekazaniu do właściwej</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Propozycja stanowi nałożenie dodatkowego obowiązku tzn. pilnowania przez organ terminu uzyskania ostateczności decyzji o karze celem dalszego poinformowania JST.</p>

	4 do ustawy o drogach publicznych)		jednostki samorządu terytorialnego w określonym terminie – np. 30 dni – od dnia, w którym stała się ostateczna. Proponowane rozwiązanie pozwoli na uzyskanie przez j.s.t. wiedzy na temat wydanych ostatecznych decyzji nałożonych na przedsiębiorców przez podmioty uprawnione do działań na terenie danej jednostki samorządu terytorialnego – i równocześnie umożliwi bardziej precyzyjne zaplanowanie budżetu na następny rok kalendarzowy.	
70	Art. 1 pkt 3 (dodający art. 41d ust. 7 do ustawy o drogach publicznych )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	1. Przepis błędnie odsyła do ust. 5 – powinien odsyłać do ust. 6. 2. Należy doprecyzować to, jaka jednostka samorządu terytorialnego będzie „jednostką właściwą”. Uwaga o charakterze doprecyzowującym – sprawa wydaje się oczywista, natomiast na gruncie przepisów prawa publicznego nie może się jedynie „wydawać”.	WYJAŚNIENIA MI: Uwagi redakcyjno-legislacyjne zostaną rozstrzygnięte na komisji Prawniczej 2. Doprecyzowano przepis, kara pieniężna zgromadzona na rachunku, jest przekazywana w terminie 7 dni od jej uiszczenia do budżetu jednostki samorządu terytorialnego, w zarządzaniu której znajduje się droga publiczna lub jej odcinek, na którym stwierdzono naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1.
71	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. art. 41d ust. 1 ustawy o drogach publicznych )	<b>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</b>	W ust. 1 pkt 1 kara w wysokości 5.000 zł ma być nakładana bez żadnej tolerancji, czyli już za przekroczenie o przystawiony 1 kG nacisku na oś napędowa ponad 8, 10 czy 11,5 tony. Naszym zdaniem jest to niedopuszczalne. Proponujemy, aby wprowadzić tolerancję, np. w przypadku przekroczenia dopuszczalnych nacisków na oś napędową do 5% nie nakładać żadnych sankcji karnych. Ponadto, określona w punkcie 3 kara 15.000 zł, czyli tylko 5.000 zł wyższa, niż za przekroczenia nacisków powyżej 20%, tylko zachęca do nadmiernego przeładowywania pojazdów - skoro już przeładowany, to do oporu. Ponadto, nie widzimy propozycji zmiany zapisów, nakładających takie sankcje na załadowców i zleceniodawców takich ładunków. Dalsze karamie wyłącznie przewoźnika drogowego lub kierowcy a tolerowanie bezkarności spedytorów niczego nie zmieni w organizacji procesów przewozowych. Dlatego proponujemy wprowadzenie kolejnego przepisu, że w przypadku przeciążenia: a) powyżej 20% dopuszczalnego nacisku na oś napędową lub b) powyżej 20% dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu ciężarowego powyżej 3,5 tony, lub c) powyżej 10% pojazdu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, kierowcy takiego pojazdu zostaje niezwłocznie zatrzymywane prawo jazdy na okres 3 miesiące. Zasady powinny być takie same jak przy zatrzymywaniu praw jazdy za przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h w obszarze zabudowanym lub za przewóz 2 pasażerów więcej w samochodzie	WYJAŚNIENIA MI: W projektowanym art. 41d ustawy o drogach publicznych – określone zostały całościowo zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Projekt ustawy przewiduje, iż kara pieniężna wymierzana będzie w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości: – 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%, – 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%, – 15 000 zł - w pozostałych przypadkach. Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Uwzględniono zatem Państwa uwagę poprzez wskazanie, iż ww. karę pieniężną, nakłada się na: – podmiot wykonujący przejazd; – podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał

			<p>osobowym lub 5 pasażerów więcej w autobusie. Dodatkowych 5 pasażerów w autobusie to przekroczenie masy autobusu o ok. 2%, więc proponowana tolerancja do 10% dla samochodu ciężarowego do 3,5 tony i tak będzie niewspółmiernie łagodna do istniejących sankcji, jakimi zagrożeni są kierowcy autobusów. Od wprowadzenia tych przepisów nie słyszeliśmy o przypadku zabrania kierowcy autobusu prawa jazdy z tego tytułu, a Inspekcja Transportu Drogowego codziennie nakłada dziesiątki kar za przeładowanie o 100% 3,5 tonowej ciężarówki, która dodatkowo powinna być kierowana przez kierowcę z prawem jazdy kat. C. Taka dotychczasowa bezradność organów państwa jest przyzwoleniem na stosowanie nieuczciwej konkurencji w przewozach rzeczy.</p> <p>Jeżeli kierowca pojazdu ciężarowego będzie zagrożony karą utraty prawa jazdy na 3 miesiące, to skończą się nadużycia także spedytorów, ponieważ żaden kierowca nie odjedzie spod rampy przeciążonym pojazdem.</p>	<p>wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul> <p>Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.</p> <p>Ponadto zgodnie z nowym ust. 6 w art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.</p>
72	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. (art. art. 41d ust. 1 ustawy o drogach publicznych )	<b>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce</b>	<p>Projekt w art. 41d wprowadza taryfikator kar za przekroczenie dopuszczalnego nacisku osi. Należy zauważyć, że zaproponowane stawki są przesadnie wysokie w stosunku do ewentualnego naruszenia. Obecnie za złamanie zakazu wjazdu ustanowionego znakiem B5 sankcjonuje się kierowcę mandatem w wysokości 350 zł i 3 punktów karnych. Tymczasem wymierzenie kary przedsiębiorcy w wysokości np. 5000 zł w przypadku przekroczenia dopuszczalnego nacisku o 100 kg jest zdecydowanie nieproporcjonalne. Tym bardziej należy podkreślić, że nie ma publicznej i ogólnodostępnej infrastruktury, gdzie przedsiębiorcy mogliby weryfikować parametry pojazdu bazując na legalizowanych urządzeniach - wagach osiowych, a wyniki tych pomiarów byłby uznane przez służby kontrolne. W związku z brakiem takiej infrastruktury przedsiębiorca nie ma możliwości sprawdzenia parametrów pojazdów, a tym samym nie powinien ponosić odpowiedzialności finansowej w zaproponowanej wysokości. Jednakże, aby nie dopuścić do nadużywania przekraczania parametrów osi, ZMPD proponuje obniżenie wysokości zaproponowanych kar pieniężnych. Dlatego też proponujemy, aby art. 41d otrzymał następujące brzmienie:</p> <p>„Art. 41d. 1. Za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku na oś określonego w art. 41b ust. 1, wymierza się, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości:</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W projektowanym art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> – określone zostały zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Projekt ustawy przewiduje, iż kara pieniężna wymierzana będzie w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,</li> <li>- 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,</li> <li>- 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.</li> </ul> <p>Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Uwzględniono zatem Państwa uwagę poprzez wskazanie, iż ww. karę pieniężną, nakłada się na:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>5) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust.</li> </ol>

1] 1000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%;

2] 2 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%;

5 000 zł - w pozostałych przypadkach.

Ponadto wnosimy o wprowadzenie do projektu ustawy zapisów z ustawy Prawo o ruchu drogowym dotyczących możliwości wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika w przypadku, gdy dochował należytej staranności i nie miał wpływu na powstanie naruszenia. Przepisy te znajdują się w art. 140aa ustawy Prawo o ruchu drogowym. Z uwagi na powszechność stosowania zasady należytej staranności oraz braku wpływu na określone zdarzenie, ugruntowane na podstawie przepisów prawa cywilnego, zasadnym jest analogiczne uregulowanie przedmiotowego zagadnienia również w projektowanej ustawie. Dlatego też, ZMPD proponuje włączenie do projektu ustawy następującego zapisu:

W art. 41d po ustępie 9 dodaje się ustęp:

„10. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot:

a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,

b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia, lub

2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 poz.1990), a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.”

Dodatkowo powinno się uwzględnić możliwość nałożenia kary na nadawcę, załadowcę i inny podmiot zaangażowany w przewóz drogowy, o ile miał wpływ na powstanie naruszenia. Dlatego w art. 41d projektu powinien znaleźć się dodatkowy zapis np. ten, który już funkcjonuje w art. 140aa ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Proponujemy w art. 41d po ustępie 10 dodać ustęp w brzmieniu:

„11. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:

1) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z nacisków osi pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnych lub wartości określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.

1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;

6) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.

Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.

Ponadto zgodnie z nowym ust. 6 w art. 41d *ustawy o drogach publicznych* nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.

			2018 poz 1990 z późn. zm.], jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1; podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 1 czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1."	
73	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41d ust. 1 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41 a ust. 1 <i>albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku na oś określonego w art. 41 b ust. 1</i>, wymierza się, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 500 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%;</li> <li>2) 2 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%;</li> <li>3) 15 000 zł - w pozostałych przypadkach</li> </ol> <p>W aktualnie obowiązującym stanie prawnym, przejazd pojazdem bez zezwolenia kat. I penalizowany jest karą w wysokości 1500 zł. Niezrozumiałym jest dlaczego wdrożenie wyroku TSUE z 21 marca 2019 roku miałyby spowodować dziesięciokrotny wzrost kary za naruszenie. W przypadku przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi do 10% proponujemy karę finansową mając charakter porządkowy w kwocie 500 zł. W przypadku przekroczenia nacisku osi pomiędzy 10 a 20% kara powinna wynosić 2000 zł, dzięki czemu będzie znacznie bardziej odczuwalna. Z kolei przekroczenie dopuszczalnego nacisku osi ponad 20% powinno mieć charakter odstraszący, a tym samym kara 15 000 zł jest zasad</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W projektowanym art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> – określone zostały zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Projekt ustawy przewiduje, iż kara pieniężna wymierzana będzie w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,</li> <li>– 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,</li> <li>– 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.</li> </ul> <p>Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Uwzględniono zatem Państwa uwagę poprzez wskazanie, iż ww. karę pieniężną, nakłada się na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>– podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>– podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul> <p>Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem</p>

				<p>zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.</p> <p>Ponadto zgodnie z nowym ust. 6 w art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.</p>
74	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> )	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	<p>Proponowana formuła zakazów ograniczających wjazd na określone drogi lub odcinki dróg jest nie do zaakceptowania przez środowisko przedsiębiorców<sup>7</sup> transportu drogowego zrzeszonych w naszym Związku pracodawców. Określona w projektowanym art. 41 d ust 1 generalna zasada karania przewoźnika/właściciela pojazdu za złamanie zakazu poruszania się pojazdów i proponowana wysokość kar w przypadku naruszeniu zakazu jest nieproporcjonalnie wysoka do popełnionego czynu klasyfikowanego jako naruszenie. Wysokość kar przy przekroczeniu o 1% dopuszczalnego nacisku, czyli np. 0,08 lub odpowiednio 0,10 tony na oś oznacza grzywnę w wysokości 5000 zł</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w zakresie pkt 1 - brak tolerancji na poziomie do 5% Rozporządzenie nr 403/2016 przy przekroczeniach masowych nie traktuje przekroczenia do 5% jako naruszenie;</li> <li>• w zakresie pkt 3 - za wjazd/przejazd drogą gruntową (uwaga jak wyżej) przy osi napędowej 11,5 tony przekroczenie o 31% kara 15 tys. zł - kara niewspółmiernie wysoka do naruszenia, pozostająca całkowicie poza ryzykiem np. uszkodzenia tej drogi.</li> </ul> <p>Mając na uwadze powyższe, powstaje zasadnicze pytanie zadawane wielokrotnie przez OZPTD i stawiane jako postulat kierowany do władz - jak dojechać do bazy eksploatacyjnej, miejsca załadunku lub wyładunku, jeżeli droga dojazdowa będzie 8 lub 10 tonowa?</p> <p>W Polsce praktycznie 100% terminali przeładunkowych, terminali kontenerowych, baz eksploatacyjnych, inwestycji budowlanych usytuowane jest przy drogach o nacisku poniżej 11,5 tony. Zezwolenie kategorii I. zostało zlikwidowane - utrzymano natomiast możliwość zamykania dróg, ustalając niższy dopuszczalny nacisk. Tym samym drogi 8 i 10 tonowe będą zamknięte dla transportu i obłożone sankcją 5, 10, 15 tys. Jak będzie funkcjonowała polska gospodarka, polski przemysł bez możliwości odbioru ładunków/produkcji? Czy to jest może kara dla branży za skargę i przegraną sprawę przed TSUE?</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> określone zostały zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Wskazana w ww. przepisie wysokość kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie uległ przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Uwzględniono zatem Państwa uwagę poprzez wskazanie, iż ww. karę pieniężną, nakłada się na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>- podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>- podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul> <p>Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.</p> <p>Ponadto zgodnie z nowym ustępem w art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi</p>

				napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.
75	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41d ust. 3 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	Odnośnie art. 41 d ust 3 - co właściwie określa ten przepis? 12,5 tony na drodze 8 tonowej nie karzemy powyżej 11.5 tony?	WYJAŚNIENIA MI: Projektowany art. 41d ust. 3 przewiduje, iż przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej nie bierze się pod uwagę zakresu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t. Przepis ten ma na celu zapobiegnięcie podwójnemu karaniu w przypadku pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 11,5 t. Bowiem pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jest w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojazdem nienormatywnym jeśli przekracza warunki dla pojazdów określone w <i>rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</i> . Ruch tego pojazdu nienormatywnego odbywać się będzie więc zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zatem pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jako pojazd nienormatywny będzie podlegał, w zakresie, w którym nastąpiło przekroczenie nacisku ponad 11,5 t, sankcji określonej w art. 140ab ustawy – Prawo o ruchu drogowym
76	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41d ust. 3, 5 i 7 ustawy o drogach publicznych )	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>	W zakresie art. 1 punkt 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 41d ust. 3 ustawy o drogach publicznych - brzmienie przepisu nie odpowiada intencji ustawodawcy opisanej w uzasadnieniu do projektu ustawy. W zakresie art. 1 punkt 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 41d ust. 5 ustawy o drogach publicznych - zdanie drugie powinno otrzymać następujące brzmienie: „ <i>Jeżeli właściciel pojazdu przeniósł posiadanie pojazdu na rzecz innego podmiotu to karę nakłada się na ten podmiot.</i> ”. W zakresie art. 1 punkt 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 41d ust. 7 ustawy o drogach publicznych - użyty zwrot: „ <i>(...) jest przekazywana do budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego (...)</i> ” wymaga doprecyzowania. Podobnie jak w pozostałych postanowieniach projektu ustawy, które wielokrotnie stanowią o <i>właściwych</i> podmiotach.	WYJAŚNIENIA MI: W art. 41d ustawy o drogach publicznych określone zostały zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Wskazana w ww. przepisie wysokość kar pieniężnych została uzależniona od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie uległ przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Ww. karę pieniężną, nakłada się na: <ul style="list-style-type: none"> <li>– podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>– podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>– podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul>

				<p>Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.</p> <p>Ponadto zgodnie z nowym ustępie w art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.</p> <p>Jednocześnie projekt ustawy w art. 41d ust. 2 <i>ustawy o drogach publicznych</i> określa sposób ustalania przekroczenia tzn. przekroczenie dopuszczalnej wartości nacisku osi ustala się jako różnicę między naciskiem osi danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku, stwierdzonym przez kontrolującego, a dopuszczalną wartością nacisku określoną zgodnie z art. 41 ust. 2, art. 41a ust. 1 albo art. 41b ust. 1. Przepis ten ma na celu jednoznaczne określenie w jaki sposób kontroler podczas przeprowadzania kontroli powinien ustalać przekroczenie nacisku osi. Zaś projektowany art. 41d ust. 3 przewiduje, iż przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej nie bierze się pod uwagę zakresu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t. Przepis ten ma na celu zapobiegnięcie podwójnemu karaniu w przypadku pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 11,5 t. Bowiern pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jest w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojazdem nienormatywnym jeśli przekracza warunki dla pojazdów określone w <i>rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</i>. Ruch tego pojazdu nienormatywnego odbywać się będzie więc zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zatem pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jako pojazd nienormatywny będzie podlegał, w zakresie, w którym nastąpiło przekroczenie nacisku ponad 11,5 t, sankcji określonej w art. 140ab ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p>
77	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41d ust. 7 ustawy o drogach	<b>Związek Województw RP</b>	W zakresie wprowadzanego art. 41d ust. 7 ustawy o drogach publicznych - użyty zwrot: „(...) jest przekazywana do budżetu właściwej jednostki samorządu terytorialnego (...)” wymaga doprecyzowania. Podobnie jak w pozostałych przepisach projektu ustawy, które wielokrotnie stanowią o <i>właściwych</i> podmiotach	WYJAŚNIENIA MI: Jednocześnie zgodnie z uwagami doprecyzowany został przepis dotyczący nagadania kar pieniężnych za niezastosowanie się do zakazu - w zakresie sformułowania „właściwej jednostki”. Doprecyzowano przepis, kara pieniężna zgromadzona na rachunku, jest przekazywana w terminie 7 dni od jej uiszczenia do budżetu jednostki samorządu terytorialnego, w zarządzaniu której

	publicznych )			znajduje się droga publiczna, na którym stwierdzono naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1.
78	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. (art. 41d ust. 7 ustawy o drogach publicznych )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	OSPTN wnosi o wykreślenie art. 41 d ust. 9. Mając na uwadze planowane ograniczanie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej za pomocą ustawionego znaku drogowego lub uchwały gminy (powiatu) zupełnie niezrozumiałym jest dlaczego kierowca, który jest jedyną osobą w trakcie realizacji przejazdu, nie będzie ponosił odpowiedzialności za niezastosowanie się do znaku drogowego. We wcześniejszej argumentacji podnosiliśmy, że brak jednolitej bazy danych o zakazach, uniemożliwi ustalenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach przed wjechaniem na tą drogę. Z drugiej strony, kierowca, który w trakcie przejazdu powinien reagować na ustanowione znaki drogowe - w tej sprawie zakaz poruszania się pojazdem przekraczającym wskazany nacisk pojedynczej osi napędowej, będzie zwolniony z odpowiedzialności. Znak B-18 ustawiony na podstawie planowanych przepisów będzie jedynym znakiem drogowym, za niestosowanie się do którego nie odpowie kierowca mandatem karnym. Nieuzasadnionym jest, aby za niezastosowanie się do znaku drogowego w trakcie przejazdu odpowiedzialnym był właściciel/użytkownik pojazdu, a więc przedsiębiorca, często przewoźnik drogowy, w drodze decyzji administracyjnej. Warto także pamiętać, że przewidywane kary są niewspółmierne do kwot mandatów, a ponadto, adresat kary (kierowca lub przewoźnik) i tryb jej nałożenia (mandat lub decyzja administracyjna) będzie zależał od podstawy prawnej ustawienia tego znaku drogowego. Projektowane przepisy uderzają w przewoźników drogowych, na których przerzuca się ciężar odpowiedzialności za niezastosowanie się kierowcy do znaku drogowego	WYJAŚNIENIA MI: zmianie uległ przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Ww. karę pieniężną, nakłada się na: <ul style="list-style-type: none"> <li>– podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>– podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>– podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</li> </ul> Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia. Ponadto zgodnie z nowym ustępie w art. 41d ustawy o drogach publicznych nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.
79	Art. 2 pkt 1 projektu ustawy (art. 2 pkt 35a ustawy Prawo o ruchu drogowym)	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	Zwracamy uwagę na to, że wymogi determinujące dopuszczalność znajdują się nie tylko w Prawie o ruchu drogowym.	WYJAŚNIENIA MI: Przez przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym należy rozmieść wszelkie przepisy a tym akty wykonawcze wydane na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym a zatem np. rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
80	Art. 2 pkt 1 projektu ustawy (art. 2 pkt 35a	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	W art. 2 pkt 35a otrzymuje następujące brzmienie: „35a) pojazd nienormatywny - pojazd lub zespół pojazdów, wraz z ładunkiem lub bez ładunku, którego rzeczywista masa całkowita, naciski osi lub wymiary są większe niż dopuszczalne przewidziane w	WYJAŚNIENIA MI: Uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji

	ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )		przepisach niniejszej ustawy”. Uzasadnienie: nie ma potrzeby dwukrotnie przywoływać informację o ładunku i jego braku. Zaproponowany zapis można interpretować tak, że słowo „rzeczywiste” również dotyczy nacisków i wymiarów; wyrażenie „większe niż” jest stylistycznie poprawniejsze niż „większe od	
81	Art. 2 pkt 2 projektu ustawy ( <b>art. 64 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	Odnośnie art. 64 ust 2 Prawa o ruchu drogowym dalej „PRD” — przepis dotyczący zakazu przewozu ładunków innych niż niepodzielne. Zwolnienie zawarte w projektowanym przepisie odnosi się tylko do grupy pojazdów wolnobieżnych i rolniczych. Zakaz na bezpośredni związek z definicją ładunku niepodzielonego, która powinna zostać obecnie zmieniona. Obowiązująca nie sprawdza się w rzeczywistości transportowej w szczególności do transportu maszyn i urządzeń ponadgabarytowych. Każdą taką maszynę lub urządzenie można oczywiście częściowo zdemontować (nie jest to jednak tylko sprawa kosztów lub ryzyka szkody). Nowa definicja powinna dopuszczać możliwość transportu w stanie nienaruszonym tzn. gotowość do pracy bezpośrednio po zakończonej operacji transportowej np. koparki, ładowarki, agregaty itp. Mając na uwadze projektowane zmiany w systemie zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi oraz skutki proponowanych zmian prawnych pozytywnie należy ocenić zmianę w zakresie kompetencji organu do wydawania zezwoleń kategorii II. Jednak w zakresie kategorii III występuje nierówność traktowania podmiotów krajowych i zagranicznych z korzyścią dla przewoźników zagranicznych. Urząd celno-skarbowy załatwia sprawy szybciej sprawniej niż dotychczas GDDKiA.	WYJAŚNIENIA MI: Kwestie zasad przewozu ładunków innych niż niepodzielne mogą być rozpatrywane w ramach kolejnej nowelizacji przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> . Natomiast obecnie promowane rozwiązanie wykracza poza zakres przedmiotowy projektowanych zmian.
82	Art. 2 projektu ustawy ( <b>art. 64 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	OSPTN proponuje dodanie po art. 64 ust. 2 prd nowego punktu 2a o treści: 2a. Dopuszcza się przewóz kilku ładunków niepodzielnych jeżeli nie wpływa to na przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub nacisku osi wynikającego z zezwolenia uzyskanego na podstawie art. 64c. Zasadnym jest, aby zezwolenia wynikające z art. 64 dotyczyły wyłącznie przewozu ładunków niepodzielnych. Zaproponowane przez OSPTN doprecyzowanie art. 64 ust. 2, w postaci dodania nowego ustępu 2a, pozwoli na zgodne z prawem przewożenie kilku sztuk ładunków niepodzielnych, z zastrzeżeniem, że kolejne sztuki nie mogą skutkować przekroczeniem DMC lub nacisków osi. Rozwiązanie to jest neutralne dla dróg - albowiem masa całkowita oraz naciski osi muszą pozostać normatywne, a zarazem pozytywne dla producentów i przewoźników. Warto także pamiętać o pozytywnym zmniejszeniu emisji CO <sup>2</sup> wynikającym z użycia jednego, a nie dwóch lub trzech pojazdów do przewozu jednego kombajnu.	WYJAŚNIENIA MI: Kwestie zasad przewozu ładunków innych niż niepodzielne mogą być rozpatrywane w ramach kolejnej nowelizacji przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> . Natomiast obecnie promowane rozwiązanie wykracza poza zakres przedmiotowy projektowanych zmian.

			<p>Ponadto, propozycja OPSTN jest zgodna z intencją ustawodawcy wyrażoną w uzasadnieniu do niniejszego projektu, albowiem „zmniejszy się ilość wydawanych przez GDDKiA zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych”.</p> <p>W dalszej części konsultacji odnosimy się także do dostosowania definicji ładunku niepodzielnego do obowiązującej formuły w dyrektywie Rady 96/53/WE</p>	
83	Art. 2 pkt 5 (zmieniający art. 64c ust. 3 Prawa o ruchu drogowym)	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>Przedmiotową zmianę należy „obłożyć” maksymalnie dobrze przygotowanymi przepisami przejściowymi.</p> <p>Zmiana kategorii zezwoleń będzie wymagać wymiany blankietów – stąd też należy przewidzieć okres przejściowy umożliwiający dostosowanie się wytwórcy oraz organów do ich wejścia w życie.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: MI rozważyło wydłużenie okresy vacatio legis. Przewiduje się, iż ustawa wejdzie w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia, z pewnymi wyjątkami np. w zakresie przepisów – m.in. kpa i przepisu dotyczącego zwrotów opłat i kar, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.</p> <p>Należy zauważyć, iż okres vacatio legis jednak nie może być zbyt długi ze względu na konieczność szybkiego wdrożenia wyroku TSUE. Ponadto należy zauważyć, iż od wydania wyroku TSUE który jest stosowany bezpośrednio pojazdy o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. mogą poruszać się swobodnie po wszystkich drogach publicznych w Polsce bez jakichkolwiek ograniczeń. Projektowane przepisy powinny zatem wejść jak najszybciej gdyż dają one możliwość samorządom do wprowadzania ograniczeń ruchu pojazdów ciężkich w przypadku spełnienia ustawowych przesłanek.</p>
84	Art. 2 pkt 5 (zmieniający art. 64c ust. 9 Prawa o ruchu drogowym)	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>Wnosimy o uzupełnienie przepisu o dwa elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rzeczywista masa całkowita, o której mowa w przepisie, powinna być odnoszona do masy dopuszczalnej dla danego mostu lub wiaduktu określonej znakiem drogowym,</li> <li>- wprowadzenie konieczności legitymowania się przez podmiot zawiadomieniem i możliwością skontrolowania tego faktu przez podmioty kontrolujące, o których mowa w projektowanym art. 41c ustawy o drogach publicznych.</li> </ul>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Po dodatkowej analizie obowiązującym przepisów w zakresie kontroli ruchu drogowego w projektowanym art. 41c ustawy o drogach publicznych przewiduje się, iż do kontroli przestrzegania zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1 i 2 (zarządca drogi znakiem lub rada gminy uchwałą), a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1 (drogi gruntowe), stosuje się odpowiednio przepisy działu V ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowego.</p>
85	Art. 2 pkt 5 lit. 3 projektu ustawy (art. 64c ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym)	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Utrzymanie parametrów zezwoleń kategorii VI oraz wykazu dróg. W dalszej części OSPTN wnosi o zmianę treści ustawy o ruchu drogowym w taki sposób, aby aktualne zezwolenia kat. VI dostosować do potrzeb przejazdu pojazdami specjalnymi. W związku z tym wnosimy o wykreślenie w art. 2 ust. 5 pkt c oraz d. Największym dobrodziejstwem dla przewoźników i nadawców niepodzielnych ładunków ponadgabarytowych wynikającym z ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1321) było utworzenie obowiązującego zezwolenia kategorii VI. Dzięki zwiększeniu dopuszczalnej masy całkowitej do 60 ton oraz dopuszczeniu na drogach dwujezdniowych, pojazdów o szerokości 4m, znacząco ułatwiono przewóz ładunków po głównych szlakach komunikacyjnych. Drogi dwujezdniowe klasy A, S i GP stanowią co</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Obecna kategorii VI – w projekcie ustawy jest to kategoria IV została uzupełniona o szerokość pojazdu - 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A i S – na drogach publicznych. Uzasadnienie do projektu zostanie zmienione bądź doprecyzowane.</p>

			<p>do zasady polską część sieci TEN-T. Z kolei obowiązek pilotowania pojazdów nienormatywnych przekraczających szerokość 3,6 metra przez dwa pojazdy pilotujące (vide ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych zapewnia bezpieczeństwo w ruchu drogowym) zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</p> <p>W związku z powyższym wnosimy o uszanowanie „praw nabytych” przez branżę transportu ponadgabarytowego, dla której zezwolenie kat. VI jest największą korzyścią jaką udało się kiedykolwiek uzyskać. Usunięcie zezwoleń kat. VI wykracza poza potrzebę i cel niniejszej ustawy, albowiem wyrok TSUE z 21 marca 2019 roku C-127/17 w najmniejszym stopniu nie dotyczy zezwoleń stałych na przejazd pojazdami nienormatywnymi.</p> <p>Ponadto treść projektu ustawy jest wprost sprzeczna z uzasadnieniem projektu, w którym projektodawca wskazuje, iż „<i>zmiany w zakresie zasad wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego [...] w tym połączenie kategorii V zezwoleń z kategorią VI</i>” (vide strona 19 uzasadnienia do projektu). Nieprawdą jest także ta część uzasadnienia projektu, w którym projektodawca wskazuje iż „<i>maksymalne wysokości stawek opłat za wydanie poszczególnych kategorii zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, należy zauważyć, iż ich wysokość nie uległa zmianie</i>”. Opłata za projektowane zezwolenie kat. IV (dzisiejsza kat. V) zostało podniesione o 1200 zł</p>	
86	Art. 2 projektu ustawy (art. 64c ust. 9 ustawy Prawo o ruchu drogowym)	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Wykreślenie lub zmiana treści art. 2 ust. 5 pkt E dotyczącego art. 64c ust. 9 ustawy o ruchu drogowym</p> <p>OSPTN wnosi o wykreślenie art. 64c ust. 9 prd, ewentualnie o jego zmianę zgodnie z poniższą argumentacją.</p> <p><i>Z uzasadnienia niniejszego projektu wynika, iż w Polsce na 422 302 km dróg publicznych, przypada aż 402 892,6 km dróg samorządowych. Oznacza to, że przed wykonaniem przejazdu na przeważającej części dróg publicznych podmiot - cytując treść proponowanego przepisu - „planujący wykonanie przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany zawiadomić pisemnie właściwego dla tego mostu lub wiaduktu zarządcę drogi o terminie i trasie planowanego przejazdu, w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 1. dzień terminu jest ostatecznym dniem wpływu zawiadomienia do organu”</i></p> <p>W praktyce oznacza to, że podmiot-przedsiębiorca musi być przygotowany, aby zawiadomić - w dodatku na piśmie, jednego z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wojewódzkich zarządców dróg, których w Polsce jest 16,</li> </ul>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Zmiana w projektowanym art. 64c ust. 9 i art. 64ea ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczy wyłącznie zmiany numeru kategorii zezwolenia. W pozostałym zakresie przepis nie ulega zmianie. Wskazana problematyka może być rozważana na etapie kolejnej nowelizacji ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i>. Natomiast procedowany obecnie projekt ustawy dotyczy tylko i wyłącznie wdrożenia wyroku TSUE.</p>

- Powiatowych zarządców dróg, których w Polsce jest - 314,
- Gminnych zarządców dróg, których w Polsce jest - 2477,
- Prezydentów miast, których w Polsce jest - 940.

Mając na uwadze obowiązek każdorazowego uzgadniania trasy przejazdu z lokalnymi zarządcami dróg w przypadku gdy pojazd przekracza 60 ton rzeczywistej masy całkowitej (dalej zwana RMC), treść artykułu 64c ust. 9 ma zastosowanie wyłącznie dla pojazdów o masie pomiędzy 40 a 60 ton. OSPTN pragnie przypomnieć, iż w dowolnym momencie, na każdym moście lub wiadukcie, mogą pojawić się równocześnie dwa standardowe pojazdy o masie 40 ton każdy. Dochodzi zatem do nieuzasadnionego obciążenia administracyjnego, w którym podmiot poruszający się pojazdem o masie np. 45 lub 59 ton musi dokonać skomplikowanego i czasochłonnego zgłoszenia pomimo, iż w okresie 7 dni (o którym stanowi przedmiotowy przepis) wielokrotnie dojdzie do przejazdu dwóch standardowych pojazdów o masie 40 ton każdy (czyli 80 ton łącznie).

Wskazana powyżej statystyka klarownie udowadnia, że przewoźnik korzystający z dróg publicznych musi się liczyć z obowiązkiem posiadania bazy danych 3747 instytucji publicznych (zarządców dróg), które potencjalnie musi powiadomić, przy zamiarze przejazdu przez każdy most lub wiadukt. Obowiązek pisemnego (nie elektronicznego lub dokumentowego w formie cyfrowej) charakteru zawiadomienia dodatkowo ogranicza swobodę świadczenia usług, albowiem oczekiwanie na dostarczenie przesyłki przez operatora pocztowego oraz czas niezbędny na wewnętrzny obieg dokumentu u adresata, uniemożliwia reagowanie na potrzeby rynku budowlanego. W związku z powyższym wnosimy o usunięcie tego przepisu w całości.

Ewentualnie, wnosimy o stworzenie ogólnopolskiej, jednolitej bazy dostępowej (tzw. jedno okienko), w której przedsiębiorca mógłby drogą elektroniczną (szybko i sprawnie) zawiadomić o trasie przejazdu. Nie jest to jednak równoznaczne ze wskazaniem konkretnego obiektu mostowego. Zwracamy szczególną uwagę, iż nawet zarządcy dróg mają problem z precyzyjnym ustaleniem obiektów mostowych będących w ich władaniu. Bariera administracyjna wynikająca z art. 64c ust. 9 prd nakłada na podmiot - często przewoźnika, obowiązek posiadania wiedzy o każdym, nawet najmniejszym, moście w Polsce!. Aktualna treść opiniowanego przepisu stanowi nic więcej jak tylko barierę administracyjną, która nie przynosi zarządcom dróg żadnej korzyści - o czym świadczy brak zainteresowania zarządców dróg tym przepisem przez ostatnie 7 lat, a przedsiębiorcom znacząco ogranicza świadczenie usług. Słusznym

			rozwiązaniem byłoby zobowiązanie podmiotu planującego przejazd do zawiadomienia w formie elektronicznej o planowanej trasie przejazdu. Użytkownicy dróg nie posiadają żadnej wiedzy, ani nie jest znana żadna baza danych, która wskazywałaby na którym kilometrze drogi gminnej, powiatowej lub wojewódzkiej znajduje się most lub wiadukt.	
87	Art. 2 projektu ustawy (art. 64c ust. 9 ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> ) Art. 2 projektu	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>  <b>Związek Województw RP</b>	W zakresie art. 2 punkt 5 projektu ustawy proponuje się nowe brzmienie ustępu 9, w projektowanym art. 64c ustawy - Prawo o ruchu drogowym: <i>9. Podmiot posiadający zezwolenie kategorii IV, planujący wykonanie przejazdu przez obiekt mostowy po drogach innych niż krajowe pojazdem, (...).</i> Uzasadnienie: Zwrot: „ <i>obiekt mostowy</i> ” jest pojęciem szerszym i obejmuje nie tylko mosty, wiadukty ale np. także estakadę. W zakresie nowego brzmienia art. 64c ust. 9 ustawy Prawo o ruchu drogowym proponuje się dopisać dodatkowe obiekty inżynierskie np.: estakada do obecnie proponowanych: most lub wiadukt.	WYJAŚNIENIA MI: Należy zauważyć, iż zmiana w projektowanym art. 64c ust. 9 ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczy wyłącznie zmiany numeru kategorii zezwolenia. W pozostałym zakresie przepis nie ulega zmianie. Wskazana problematyka może być rozważana na etapie kolejnej nowelizacji ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> . Podobnie jak wszystkie inne propozycje zmian dotyczące przejazdów pojazdów nienormatywnych. Procedowany obecnie <i>projekt ustawy</i> dotyczy tylko i wyłącznie wdrożenia wyroku TSUE.
88	Art. 2 projektu ustawy (art. 64c ust. 9 ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	W zakresie art. 2 ust.5 pkt. e projektu ustawy wprowadza się obowiązek pisemnego zawiadomienia o przejeździe przez most, zarządców dróg lokalnych, których jest ponad 3400 w całej Polsce co zapewne stanowi barierę administracyjną, której przedsiębiorcy nie są w stanie sprostać a to wpłynie na terminy i możliwości realizowania inwestycji budowlanych.	WYJAŚNIENIA MI: Należy zauważyć, iż zmiana w projektowanym art. 64c ust. 9 ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczy wyłącznie zmiany numeru kategorii zezwolenia. W pozostałym zakresie przepis nie ulega zmianie. Wskazana problematyka może być rozważana na etapie kolejnej nowelizacji ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> . Podobnie jak wszystkie inne propozycje zmian dotyczące przejazdów pojazdów nienormatywnych. Procedowany obecnie <i>projekt ustawy</i> dotyczy tylko i wyłącznie wdrożenia wyroku TSUE.
89	Art. 2 pkt 6 (zmieniający art. 64d ust. 1 Prawa o ruchu drogowym)	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	Należy skorelować brzmienie tego przepisu z postanowieniami zawartymi w art. 62 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym. Chodzi o uregulowanie kwestii udzielania zezwolenia z art. 64d Prawa o ruchu drogowym dla zespołu pojazdów złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w art. 62 ust. 4 Prawa o ruchu	WYJAŚNIENIA MI: Uwaga poza zakresem ustawy. Uwagi dotyczą pojazdów nienormatywnych.
90	Art. 2 pkt 8 projektu ustawy (art. 64ea ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa</b>	W zakresie art. 2 ust. 8 projektu ustawy UDP Ponadto należy wskazać, że przedsiębiorca, który nawet marginalnie przekroczy posiadane zezwolenie (vide art. 64ea ustawy o ruchu drogowym) będzie karany za wszystkie przekroczone parametry - nawet te zgodne z zezwoleniem, z trzech różnych ustaw (art. 140aa ustawy o ruchu drogowym, art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, projektowany art. 41 d ust. 1 ustawy o drogach publicznych).	WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się zmian w art. 140ab ust. 1 ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczących wysokości kar za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia należy zauważyć, iż obowiązujący przepis również nie określa poziomu tolerancji przy przekroczeniach parametrów pojazdów. Ponadto należy wyjaśnić, iż wysokość kar za brak zezwolenia projektowanej kategorii I (obecnie I i II) – 1500 zł oraz kategorii II-IV (obecnie III-VI) – 5000 zł nie uległa zmianie. W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury również w zakresie kar wynikających z ustawy o drogach publicznych (projektowany art. 41d) nie przewiduje wprowadzania poziomu tolerancji w zakresie stopnia przekroczenia nacisku pojedynczej osi

				napędowej. Przy czym kara pieniężna wynikająca z <i>ustawy o drogach publicznych</i> nakładana jest za naruszenie zakazu poruszania się pojazdów o naciski pojedynczej osi napędowej. A zatem kara za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia i kara z <i>ustawy o drogach publicznych</i> będą innymi karami za inny rodzaj naruszenia.
91	Art. 2 pkt 8 projektu ustawy (art. 64ea ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>Na wstępie podkreślamy, iż zmiana artykułu 64ea prd jest najważniejszym aspektem na który prosimy zwrócić szczególną uwagę.</p> <p>OSPTN proponuje następującą treść art. 2 ust. 8 ustawy zmieniającej dotyczący art. 64ea ustawy o ruchu drogowym:</p> <p>8) art. 64ea otrzymuje brzmienie:</p> <p>W przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, kategorii innej niż wymagana albo na podstawie zezwolenia kategorii V z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia w zakresie przekroczonego parametru.</p> <p>Już w trakcie procedowania zmian w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 90) OSPTN podnosiło, iż marginalne przekroczenie jednego parametru w zezwoleniu, powoduje „anulowanie” zezwolenia w całości. Z tego powodu nakładane są kary za parametry (zwracamy uwagę na liczbę mnogą), które de facto podmiot miał uzgodnione z zarządcami dróg i na które posiadał „przyzwolenie”. Okazuje się zatem, że podmiot, który z jakiegokolwiek przyczyny przekroczy np. długość pojazdu o kilka centymetrów lub przekroczy dopuszczalny nacisk osi jedynie o kilka procent - co oczywiście nie powinno mieć miejsca i jako jednostkowe naruszenie powinno być penalizowane, zostanie obciążony licznymi karami z trzech różnych ustaw!. Przykład. Przewoźnik posiada zezwolenie na przejazd pojazdem nienormatywnym o wymiarach 20 metrów długości, 3,2 metra szerokości, masie całkowitej 50 ton. Niezależnie od przyczyny przekroczył tylko jeden parametr, np. nacisk osi o znikome 5%. Zgodnie z treścią art. 64ea prd jego zezwolenie nie będzie brane pod uwagę, a przewoźnik zostanie obciążony następującymi karami:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 5000 PLN za przekroczoną długość zgodnie z ustawą o transporcie drogowym - pomimo, iż długość była zgodna z zezwoleniem</li> <li>2. 5000 PLN za przekroczoną szerokość zgodnie z ustawą o transporcie drogowym - pomimo, iż szerokość była zgodna z zezwoleniem,</li> <li>3. 10 000 PLN za przekroczoną masę całkowitą zgodnie z ustawą o transporcie drogowym - pomimo, iż masa całkowita</li> </ol>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Kwestie dotyczące zasad przejazdu pojazdów nienormatywnych mogą być rozpatrywane w ramach kolejnej nowelizacji przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i>. Natomiast obecnie promowane rozwiązanie wykracza poza zakres przedmiotowy projektowanych zmian.</p>

była zgodna z zezwoleniem. Ponadto przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej o więcej niż 20% stanowi podstawę do badania tzw. dobrej reputacji, a w konsekwencji nawet jednorazowe przekroczenie DMC o 20%, może doprowadzić do cofnięcia licencji przewoźnikowi.

4. 5000 PLN za brak zezwolenia kat. V lub VI zgodnie z art. 140ab ustawy o ruchu drogowym. Nadmieniam, że przewoźnik posiadał zezwolenie kat. V lub VI, ale nie jest ono brane pod uwagę, ponieważ doszło do marginalnego przekroczenia jednego parametru - np. nacisku osi.
5. 5000 PLN za przekroczenie nacisku osi do 10% zgodnie z projektowanym art. 41 d ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym.

Powyższe zestawienie pokazuje jak krzywdzące i niesprawiedliwe przepisy wprowadzone są od 2018 roku (vide art. 64ea w związku z 140ab ustawy o ruchu drogowym oraz z art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym). Pomimo sprzeciwu społecznego, niniejszy projekt ustawy będzie trzecim, który zwiększa poziom kar przy jednoczesnym unikaniu odpowiedzialności ustawodawcy za dramatyczny system (nie)wydawania zezwoleń.

W opinii OPSTN utrzymanie dotychczasowej treści art. 64ea będzie sprzeczne z art. 2 Konstytucji RP, albowiem nałożenie identycznej kary na podmiot, który „pomylił się o 5% w zakresie nacisku osi”, z nieuczciwym podmiotem, który z pełną premedytacją poruszał się bez jakiegokolwiek zezwolenia, jest naruszeniem podstawowej zasady, iż *„Rzeczpospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej”*. Takie traktowanie użytkowników dróg jest wręcz zaprzeczeniem zasady sprawiedliwości społecznej i doprowadza do braku poszanowania „prawa”, które stawia na równi „omylkę” z „brakiem zezwolenia w ogóle”.

Odwołując się do treści art. 4 ust. 3 dyrektywy Rady 96/53/WE uznajemy proponowany art. 64ea ustawy o ruchu drogowym dyskryminującym podmiot, który przekroczył w niewielkim stopniu parametry posiadane w zezwoleniu, względem podmiotu, który takiego zezwolenia nie posiada w ogóle. W nawiązaniu do dwóch powyższych akapitów zwracamy uwagę, iż odpowiedzialność podmiotu nie będącego przewoźnikiem jest znacznie mniejsza, co naszym zdaniem stanowi naruszenie zarówno Konstytucji, jak i prawa europejskiego.

Nakładanie kar za parametry objęte zezwoleniem jest naszym zdaniem naruszeniem zasady proporcjonalności oraz sprzeciwia się celowi uchwalenia niniejszej ustawy.

W przypadku uznania, iż uwagi OSPTN w tym zakresie są

			niezasadne, złożymy stosowny wniosek do Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców w zakresie oceny zasadności art. 64ea prd, w związku z przepisami penalizującymi naruszania w ustawie o ruchu drogowym, transporcie drogowym oraz projektowanej ustawie o drogach publicznych	
92	Art. 2 pkt 9 projektu ustawy (art. 64f ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	OSPTN proponujemy następującą treść art. 2 ust. 9 ustawy zmieniającej dotyczący art. 64f ust. 1 prd: 9) w art. 64f w ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1 Ustala się maksymalną wysokość stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w: 1) kategorii 1-120 zł; 2) kategorii II - 2400 zł; 3) kategorii III - 3600 zł; 4) kategorii IV - 4300 zł; 5) kategorii V na jednokrotny przejazd: a) pojazdu, którego wymiary przekraczają wielkości ustalone dla kategorii II i III, i którego naciski osi i masa nie są większe od dopuszczalnych - 600 zł, b) w pozostałych przypadkach - 2000 zł.”	WYJAŚNIENIA MI: projektowany art. 64f ust. 1 pkt 4 (zezwolenie kategorii IV) ustawy Prawo o ruchu drogowym – w zakresie proponowanej wysokości opłat za zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego. Należy zauważyć, iż projektowana kategoria IV stanowi połączenie dotychczasowych dwóch kategorii tzn. kategorii V i VI więc przyjęto wysokość opłaty jak dla kategorii VI Ponadto został zlikwidowany obowiązek poruszania się po konkretnych drogach z wykazu dróg GDDKiA.
93	Art. 2 pkt 10 projektu ustawy (art. 64g ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Związek Powiatów Polskich</b>  <b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	Odnośnie zmiany proponowanej w art. 64g PRD - ust 1 pkt 4 to błędem jest przywoływanie zezwolenia kategorii VI. ponieważ takiej kategorii nie ma w nowym systemie  Należy zmienić kategorię VI na kategorię V.	WYJAŚNIENIA MI: Uwaga redakcyjna uwzględniona.
94	Art. 2 pkt 12 projektu ustawy (art. 140ab ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	Odnośnie art. 140ab ust 1 PRD - projektodawcy przewidują bardzo wysokie kary grzywny za przekroczenia dopuszczalnych parametrów pojazdu nie uwzględniając tolerancji pomiarowej np. do 2% na długości, gdzie przepisy UE nie traktują tego jako naruszenie, analogicznie do 2,65 m szerokości tak samo nie jest naruszeniem – odnośnie pkt 2 - za brak zezwolenia w II – IV grzywna 5000 zł – zezwolenia dotyczą tylko wymiarów przekroczenie o np. 1 cm na długości, szerokości lub wysokości i skutkuje sankcją 5 tys. zł; – odnośnie pkt 3 - przy zezwoleniu kategorii V ten sam centymetr przekroczenia – kosztuje już 10 tys. zł; – pkt 7 sprzeczny z projektowanym art. 64ea. Podstawowa uwaga w tym zakresie to, że gradacja kar powinna odpowiadać tabeli naruszeń zawartej w rozporządzeniu WE 403/2016 z uwzględnieniem różnicy kwalifikacji naruszeń pomiędzy pojazdami kategorii N2 i N3.	WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się zmian w art. 140ab ust. 1 ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczących wysokości kar za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia należy zauważyć, iż obowiązujący przepis również nie określa poziomu tolerancji przy przekroczeniach parametrów pojazdów. Ponadto należy wyjaśnić, iż wysokość kar za brak zezwolenia projektowanej kategorii I (obecnie I i II) – 1500 zł oraz kategorii II-IV (obecnie III-VI) – 5000 zł nie uległa zmianie. W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury w zakresie kar wynikających z <i>ustawy o drogach publicznych</i> (projektowany art. 41d) nie przewiduje wprowadzania poziomu tolerancji w zakresie stopnia przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej. Przy czym kara pieniężna wynikająca z <i>ustawy o drogach publicznych</i> nakładana jest za naruszenie zakazu poruszania się pojazdów o naciski pojedynczej osi napędowej. Ponadto Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady

			<p>Kary w V kategorii zezwoleń (odpowiada VII kategorii ze starej klasyfikacji):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przekroczenie wymiarów do 10% stara wysokość grzywny 500 zł nowa wysokość 10000 zł;</li> <li>• przekroczenie wymiarów od 10 do 20% stara wysokość grzywny 2000 zł nowa wysokość 15000 zł;</li> </ul> <p>Wysokość kar niewspółmierna do naruszenia. Ponadto jak traktować przekroczenie na wielu osiach, jeżeli z uwagi zna złe/błędne rozmieszczenie ładunku, będą różne przekroczenia (różne przedziały przekroczenia) - różne stawki grzywny?</p>	<p>(WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik nr III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady nie obejmuje naruszenia nacisków osi.</p>
95	Art. 2 pkt 12 projektu ustawy (art. 140ab ustawy Prawo o ruchu drogowym)	<b>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce</b>	<p>W odniesieniu do propozycji z art. 2 pkt 12) ppkt c) projektu ustawy uważamy, że zaproponowane sankcje są przesadnie wysokie. Tym bardziej, że w uzasadnieniu projektu ustawy nie wskazano przyczyn zwiększenia stawek kar w stosunku do stanu obecnego. Obowiązujące tym podpunkcie kary spełniają kryteria kar wynikające z dyrektywy 96/53. Dlatego uważamy, że wysokość kar nie powinna ulec zwiększeniu, a wręcz przeciwnie zmniejszeniu.</p> <p>Ponadto uważamy, że do projektu należałoby wprowadzić dodatkowo zapisy zmieniające zasady karania na podstawie ustawy - Prawo o ruchu drogowym art. 140 ab ust. 1 pkt. 2). Powodem tego jest podnoszona przez przewoźników kwestia braku proporcjonalności sankcji w przypadku, gdy np. przewoźnik nieznacznie przekroczy dopuszczalną wartość parametru określonego w przepisach o warunkach technicznych, bądź określonych w posiadanym zezwoleniu okresowym.</p> <p>Obecnie pojazd o dmc 40 050 kg (przekroczona dmc o 50 kg) podlega takiej samej sankcji, gdy np. przekroczenie wynosi kilka ton. Sankcja wynosi 5000 zł za brak zezwolenia kategorii III-VI. W tym przypadku stosowne by było uzależnienie kary od wielkości przekroczenia np. do 10% - 500 zł, do 20% - 1000 zł i 5000 zł w pozostałych przypadkach. Tym bardziej należy wskazać, że jesteśmy informowani przez przewoźników, że niewielkie przekroczenia dmc zdarzają się szczególnie w przypadku, gdy załadowca, bądź nadawca towaru przekazuje przewoźnikowi towar o większej masie, niż jest to zadeklarowane w dokumentach przewozowych. Przeciężenia takie powstają wskutek złej woli i działania nie ze strony przewoźnika, ale nadawcy/załadowcy.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: projektowanym art. 41d ustawy o drogach publicznych – określone zostały zasady wymierzania kar pieniężnych za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej określonego w art. 41b ust. 1. Projekt ustawy przewiduje, iż kara pieniężna wymierzana będzie w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,</li> <li>- 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,</li> <li>- 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.</li> </ul> <p>Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych zostały uzależnione od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa. Jednocześnie zmianie ulegał przepis określający podmiot na który nakłada się karę. Uwzględniono zatem Państwa uwagę poprzez wskazanie, iż ww. karę pieniężną, nakłada się na:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7) podmiot wykonujący przejazd;</li> <li>8) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</li> <li>9) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał</li> </ol>

				<p>wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.</p> <p>Przepis ten ma na celu wprowadzenie różnych kontratypów dla odpowiedzialności za naruszenie zakazu naciskowego. Mogą bowiem zachodzić okoliczności wskazujące na brak wpływu np. przewoźnika na powstanie naruszenia.</p> <p>Ponadto zgodnie z nowym ust. 6 w art. 41d <i>ustawy o drogach publicznych</i> nie będzie wszczynane postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.</p>
96	Art. 2 pkt 12 projektu ustawy (art. 140ab ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>OSPTN proponuje następującą treść art. 2 ust. 12 ustawy zmieniającej dotyczący art. 140ab prd:</p> <p>„3) za brak zezwolenia kategorii V:</p> <p>a) 500 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,</p> <p>b) 2 000 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,</p> <p>c) 15 000 zł - w pozostałych przypadkach;”</p> <p>Biorąc pod uwagę, iż przez ostatnie 7 lat nie wdrożono żadnych zmian mających na celu usprawnienie systemu wydawania zezwoleń dla pojazdów nienormatywnych przewożących ładunki niepodzielne, a wręcz przeciwnie, wdrożony w GDDKiA we wrześniu 2019 roku system cyfrowy dodatkowo zwiększył formalizm, nieuzasadnionym jest wielokrotne zwiększanie poziomu kar (z 500 zł do 10 000 zł za przekroczenie nacisku osi do 10%). Prosimy wziąć pod uwagę, iż pojazdy nienormatywne to nie tylko „dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej”, ale przede wszystkim złożone przepisy o dopuszczalnych naciskach grup osi, wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury <i>w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</i>. Z głębokim żalem stwierdzamy, iż wszelkie prośby przedsiębiorców zrzeszonych w OSPTN dotyczące poprawy procedur wydawania zezwoleń są pomijane, podczas gdy kary za niezastosowanie się do archaicznych wymogów zwiększa się nawet 20-krotnie - i to przy najmniejszych naruszeniach (do 10% nacisku osi), których statystycznie jest najwięcej. W opinii OSPTN podnoszenie kar, ma na celu wyłącznie cele fiskalne, co jest sprzeczne z założeniem i uzasadnieniem niniejszego projektu. Zaproponowane przez projektodawcę kary</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W zakresie projektowanego art. 140ab ustawy prawo o ruchu drogowym. Projektowana kategoria V zezwoleń (obecnie kategoria VII) dotyczy bowiem pojazdów największych i najcięższych tzn. takich które przekraczają dopuszczalne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- parametry techniczne pojazdu (tzn. szerokość, wysokość, długość),</li> <li>- rzeczywistą masę całkowitą,</li> <li>- naciski osi.</li> </ul> <p>Poruszanie się tego typu pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych musi odbywać się na podstawie zezwolenia, w którym wyznaczony jest ściśle czas i trasa przejazdu takiego pojazdu. Pozostałe uwagi wykraczają poza zakres przedmiotowy procedowanego projektu ustawy.</p>

			<p>byłyby zasadne, gdyby w Polsce obowiązywał cyfrowy system wydawania zezwoleń wzorem Niderlandów lub Szwecji. Okazuje się bowiem, że nie tylko kraje zachodnie, ale także Litwa, posiada przyjazny, zautomatyzowany i sprawny system informatyczny do wydawania zezwoleń. W tych krajach, dzięki sprawnemu uzgadnianiu trasy przejazdu pomiędzy zarządcami dróg oraz cyfrowemu wydawaniu zezwoleń, polscy przewoźnicy radzą sobie znacznie lepiej niż na terenie własnego kraju.</p>	
97	<p>Art. 2 projektu ustawy <b>(przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym)</b></p>	<p><b>Związek Województw RP</b></p>	<p>Proponowane zapisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także załącznika do projektu ustawy wymagają doprecyzowania w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jednoznacznego ustalenia poszczególnych kategorii zezwoleń (przykładowo w projekcie ustawy pojawia się odniesienie do zezwolenia kategorii VI, z kolei w pozostałych postanowieniach projektowanej ustawy, a także w załączniku do projektu ustawy nie ma wzmianki na temat takiej kategorii zezwolenia),</li> <li>- organów właściwych do wydawania poszczególnych zezwoleń - zwrot wymagający doprecyzowania,</li> <li>- trybu wydawania zezwoleń - zwłaszcza po przeprowadzeniu uzgodnień z zarządcą drogi,</li> </ul> <p>zasad przekazywania opłat za wydanie zezwolenia do właściwych podmiotów - zwrot wymagający doprecyzowania (na przykład proporcjonalne przekazywanie środków do budżetów poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, ze względu na własność drogi) tym samym powinna zostać przeprowadzona ponowna analiza i odpowiednia zmiana przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Projektowane przepisy ustawy dotyczą wyłącznie zmian związanych z wdrożeniem wyroku TSUE. Wszelkie zgłaszane propozycje zmian przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczące szeroko rozumianych kwestii poruszania się pojazdów nienormatywnych, w tym zasad udzielania zezwoleń wykraczają poza zakres nowelizacji i nie mogą być uwzględnione.</p>
98	<p>Art. 2 pkt 2-13 projektu ustawy <b>(przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym) oraz Załącznik</b></p>	<p><b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b></p>	<p>W zakresie art. 2 punkt 2-13 projektu ustawy, a także Załącznika do projektu ustawy - wskazujemy, że projektowane postanowienia wymagają doprecyzowania, zarówno w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) jednoznacznego ustalenia poszczególnych kategorii zezwoleń (przykładowo w projekcie ustawy pojawia się odniesienie do <i>zezwolenia kategorii VI</i>, z kolei w pozostałych postanowieniach projektowanej ustawy, a także w załączniku do projektu ustawy nie ma wzmianki na temat takiej kategorii zezwolenia; z dokumentów jw. wynika, że nowelizacja przewiduje jedynie pięć kategorii tych zezwoleń),</li> <li>b) organów właściwych do wydawania poszczególnych zezwoleń - zwrot wymagający doprecyzowania,</li> <li>c) trybu wydawania zezwoleń - zwłaszcza po przeprowadzeniu uzgodnień z zarządcą drogi, ponieważ pełną wiedzę na temat dróg, którymi administruje ma tylko zarządcą drogi,</li> </ol>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Projektowane przepisy ustawy dotyczą wyłącznie zmian związanych z wdrożeniem wyroku TSUE. Wszelkie zgłaszane propozycje zmian przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczące szeroko rozumianych kwestii poruszania się pojazdów nienormatywnych, w tym zasad udzielania zezwoleń wykraczają poza zakres nowelizacji i nie mogą być uwzględnione.</p>

			<p>d) zasad przekazywania opłat za wydanie zezwolenia do właściwych podmiotów - zwrot wymagający doprecyzowania (na przykład proporcjonalne przekazywanie środków do budżetów poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, ze względu na własność drogi).</p> <p>Tym samym powinna zostać przeprowadzona ponowna analiza i odpowiednia zmiana przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym.</p>	
99	Art. 2 projektu ustawy (przepisy ustawy <b>Prawo o ruchu drogowym</b> )	<b>Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”</b>	<p>Zasadnym wydaje się nam wprowadzenie możliwości prowadzenia programów badawczych pilotażowych w zakresie pojazdów zwanych w literaturze LHV, przynajmniej w zakresie zespołów pojazdów o długości 25,25m. Brak podstaw prawnych do podjęcia badań i testów nowych typów pojazdów w sposób istotny ogranicza możliwości rozwojowe i innowacyjność polskiego przemysłu oraz polskiej branży transportu drogowego. Badania takie prowadzono w państwach zachodniej Europy, co w przyszłości postawi gospodarkę tych państw w uprzywilejowanej pozycji na wspólnym europejskim rynku. W efekcie tych badań najbliżsi sąsiedzi Polski - Niemcy i Czechy wprowadziły możliwość ruchu takich pojazdów po wybranych odcinkach sieci drogowej. Zmiany w zakresie wykorzystania pojazdów ponadgabarytowych z punktu widzenia obecnych regulacji prawnych lub wykorzystania pojazdów autonomicznych lub takich w których rola prowadzącego pojazdem jest ograniczona są nieuniknione, chociażby ze względu na pogłębiający się deficyt kierowców (w Polsce wg raportu PwC w 2025 r. brakować może ok. 300 tysięcy kierowców).</p> <p>Dlatego też uważamy za niezbędne stworzenie podstaw prawnych umożliwiających prowadzenie takich badań. W tym celu proponujemy po art. 64i dodanie art. 64j w brzmieniu:</p> <p>„Art. 64j. 1. Minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia zezwolić na ruch pojazdów niespełniających warunków technicznych w celu przeprowadzenia programu pilotażowego, badań lub testów drogowych określając:</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 2 minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) prognozy dotyczące rozwoju techniki motoryzacyjnej,</li> <li>2) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego;</li> <li>3) warunki techniczne infrastruktury drogowej na której odbywałby się ruch pojazdów uczestniczących w programie; badaniach lub testach;</li> <li>4) koszty związane z realizacją programów, badań lub testów.”. </li></ol>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się propozycji wprowadzenia przepisów umożliwiających przeprowadzanie programów badawczych i pilotażowych w zakresie ruchu pojazdów o długości 25 m (zw. LHV) wyjaśniam, iż proponowane zmiany ustawowe wykraczają poza zakres przedmiotowy projektowanych zmian. Natomiast ww. problematyka programów badawczych może być przedmiotem dalszych rozważań w ramach dialogi ze środowiskiem przewoźników wykonujących przewozy nienormatywne.</p>

100	<b>Art. 3 zmiany w ustawie o transporcie drogowym</b>	<b>Związek Województw RP</b>	Uprawnienie Inspekcji Transportu Drogowego wynika z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym i zbędne jest uzupełnienie w tym obszarze ustawy o transporcie drogowym. Proponuje się zrezygnować z wprowadzenia zmiany.	WYJAŚNIENIA MI: Zrezygnowano ze zmian w ustawie o transporcie drogowym.
101	<b>Art. 3 zmiany w ustawie o transporcie drogowym</b>	<b>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich</b>	W zakresie art. 3 projektu ustawy - dotyczącego projektowanego art. 50 punkt 1 lit. ca ustawy o transporcie drogowym - wyjaśniamy, że uprawnienie Inspekcji Transportu Drogowego do kontroli przestrzegania przepisów, w omawianym zakresie, wynika z ustawy - Prawo o ruchu drogowym i zbędne jest uzupełnienie w tym obszarze ustawy o transporcie drogowym	WYJAŚNIENIA MI: Zrezygnowano ze zmian w ustawie o transporcie drogowym.
102	<b>Art. 3 projektu ustawy (zmiany w ustawie o transporcie drogowym)</b>	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	W art. 50 pkt 1 lit. ca wyrażenie „na pojedynczą oś” należy zmienić na wyrażenie „pojedynczej osi	WYJAŚNIENIA MI: Uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.
103	<b>Art. 4 projektu ustawy</b>	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	<b>W art. 24 ust. 1 pkt 3 wyrażenie „do 11,5 t” należy zamienić na „nie większym niż 11,5 t”.</b> Uzasadnienie: jak w pkt 1. Uzasadnienie: Należy zmienić wyrażenie „do 11,5 t” gdyż oznacza ono, że nacisk osi nie może osiągnąć wartości 11,5 t. Tymczasem nacisk osi może osiągnąć wartość 11,5 t, a nie powinien jej przekroczyć.	WYJAŚNIENIA MI: Uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.
104	<b>Art. 6-12 projektu ustawy</b>	<b>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</b>	<b>W art. 6 ust. 2 i 3, art. 9 ust. 1 i 2 pkt 1, art. 12 ust. 1, wyrażenie „do 11,5 t” należy zamienić na „nie większym niż 11,5 t”.</b> Uzasadnienie: jak w pkt 1. Uzasadnienie: Należy zmienić wyrażenie „do 11,5 t” gdyż oznacza ono, że nacisk osi nie może osiągnąć wartości 11,5 t. Tymczasem nacisk osi może osiągnąć wartość 11,5 t, a nie powinien jej przekroczyć. W art. 10 ust. 2 wyrażenie „na oś” należy zmienić na wyrażenie „osi”.	WYJAŚNIENIA MI: Uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.
105	Art. 12 ust. 7 pkt 1	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	Jednostki samorządu terytorialnego nie mogą ponosić odpowiedzialności finansowej za wady legislacyjne regulacji o charakterze ustawowym. Przepis absolutnie nie do zaakceptowania. Projektodawca nawet nie podjął próby oszacowania skutków finansowych tych regulacji.	WYJAŚNIENIA MI: Zakres przedmiotowy projektowanego przepisu o zwrotach został rozszerzony o możliwość ubiegania o zwrot opłaty uiszczonej w związku z uzyskaniem zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Wprowadzono przepis regulujący kwestię wzruszenia ostatecznych decyzji w sprawie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego (opłaty) oraz w sprawie kar nałożonych za przejazd pojazdu nienormatywnego, które zostały wydane na podstawie przepisów uznanych następnie za niegodne z dyrektywą 96/53/WE w orzeczeniu TSUE zapadłym w sprawie C-127/17. Odnosząc się do kwestii finansowych należy wyjaśnić, iż stosownie do postanowień art. 50 <i>ustawy o finansach publicznych</i> dodano w

				<p>projekcie przepis, w którym określono maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na realizację ustawy w zakresie zwrotu zapłaconych opłat z tytułu zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego albo nałożonych kar pieniężnych za przejazd pojazdu nienormatywnego.</p> <p>Przedstawione maksymalne limity zostały określone na podstawie dostępnych danych ze sprawozdań finansowych dotyczących ogólnych wpływów z opłat i kar pobranych na podstawie przepisów ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> do Krajowego Funduszu Drogowego. Limit wydatków przewidywany jest maksymalnie do 7 roku obowiązywania ustawy, gdyż dotyczy on zwrotów zapłaconych opłat albo nałożonych kar pieniężnych.</p>
10 6	Art. 13	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>Termin wejścia w życie przepisów należy wydłużyć. Zdajemy sobie sprawę z kontekstu i motywów, jakie stoją za projektem – w tym za proponowanym terminem wejścia w życie. Niemniej w przypadku jednostek, dla których wprowadzenie zakazów, do których upoważnia ustawa jest absolutnie niezbędne, termin 30 dni będzie zbyt krótkim czasem na przeprowadzenie niezbędnych prac przygotowawczych. W terminie 30 dni nie będzie możliwe chociażby uzyskania zgód i przeprowadzenie opiniowania, wydanie i opublikowanie aktów prawa miejscowego ustanawiająca zakaz poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t.</p> <p>Znamienne jest to, że projektodawca sam sobie dał 9 miesięcy na przygotowanie niezbyt dopracowanego projektu ustawy a odmawia tego prawodawcy lokalnemu.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do przepisu o wejściu ustawy w życie wyjaśniam, iż okres <i>vacatio legis</i> został wydłużony do 60 dni, z wyjątkiem zmiany ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (kpa), <i>ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi</i> oraz przepisów intertemporalnych oraz przepisu dotyczącego zwrotów opłat i kar- które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. W związku z uwzględnieniem uwagi Ministra Sprawiedliwości projekt ustawy zawiera bowiem również zmiany <i>ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi</i>, poprzez dodanie regulacji wprowadzającej możliwość wniesienia skargi o wznowienie postępowania w związku z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wraz z niezbędnymi przepisami intertemporalnymi. Brzmienie przepisów tych zostało na roboczo ustalone z MS.</p>
10 7	Załącznik do ustawy	<b>Związek Powiatów Polskich</b>	<p>W kategorii III należy ujednoczyć brzmienie lit. a w kolumnie środkowej – analogicznie do brzmienia lit. a w kategorii II. Uwaga o charakterze redakcyjnym.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Uwagi dotyczące kwestii legislacyjno-redakcyjnych będą szczegółowo rozpatrywane przez komisję prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.</p>
10 8	<b>Załącznik</b>	<b>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</b>	<p>Uwagi odnośnie Załącznika nr 1 Nowa tabela rodzajów zezwoleń. Analizując projekt z zastosowaniem nowej definicją pojazdu nienormatywnego oraz definicji ładunku niepodzielonego, oznacza, że pojazd nienormatywny nie odnosi się do parametrów drogi i wszystko co mieści się w warunkach technicznych pojazdów wynikających z PRD jest normatywne.</p> <p>Zezwolenia w kategoriach II - IV dotyczą wymiarów zewnętrznych pojazdów, jeżeli nacisk jest zgodny z przepisami, czyli do 11,5 tony na osi napędowej, jednak zezwolenie działa wyłącznie na drogach o nacisku 11,5 tony. W kategorii V wymiary tylko większe od wymiarów określonych dla kategorii II - IV lub/albo czy może oraz nacisk większy niż 11,5 tony. Tylko czy na pewno między ppkt a) i b) czytamy domyślnie alternatywę? W zezwoleniach kategorii II - IV ppkt a) nacisk 11,5 tony jest zawsze obligatoryjny.</p> <p>Jakie zezwolenie powinno być stosowane na drodze, na której ruch</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: W kontekście wątpliwości w zakresie możliwości poruszania się pojazdu nienormatywnego (tzn. takiego którego nacisk pojedynczej osi napędowej wynosi ponad 11,5 t – kategoria V) pod drodze na której wprowadzony został zakaz ruchu pojazdów np. powyżej 10 t (np. strefa uchwałą rady gminy) należy wyjaśnić, iż trasa wyznaczona w zezwoleniu kategorii V nie może prowadzić po takiej drodze, chyba że w uchwale zostały określone wyjątki od stosowania zakazu ruchu w strefie.</p>

			<p>jest ograniczony, decyzja organu, do 8 lub 10 ton? Czy taka droga jest kategoriycznie zamknięta dla pojazdów ponadgabarytowych? Nienormatywnych! Kategoria V nie daje także możliwości wjazdu na takie drogi lub odcinki dróg!</p> <p>Mając na uwadze, że przedstawione zastrzeżenia mają charakter systemowy nie wnosimy uwag o charakterze redakcyjnym.</p>	
109	Załącznik	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego	<p>Utrzymanie parametru 4m szerokości na drogach dwujezdniowych wymaga zaktualizowania załącznika.</p> <p>Wniosek o dostosowanie obowiązującego zezwolenia kat. VI na potrzeby pojazdów specjalnych został ujęty w powyższej tabeli</p> <p>W kategorii IV</p> <p>a) o szerokości nieprzekraczającej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3,4 m dla drogi jednojezdniowej,</li> <li>- 4m dla drogi dwujezdniowej klasy A, S i GP - zgodnie z wykazem dróg o którym mowa w art. 64c ust. 8</li> </ul> <p>Kategoria VI – pojazdy specjalne.</p> <p>a) o długości nieprzekraczającej 16m</p> <p>b) o szerokości nie przekraczającej 3,4 m</p> <p>c) rzeczywistej masie całkowitej nie przekraczającej 60 ton</p> <p>d) nacisku osi nieprzekraczającym 12 ton.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Obecna kategorii VI – w projekcie ustawy jest to kategoria IV została uzupełniona o szerokość pojazdu - 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A i S – na drogach publicznych.</p>
110	UZASADNIENIE	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>W projekcie ustawy, a także w uzasadnieniu do projektu ustawy, pojawia się wielokrotnie zwrot dotyczący <i>dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej</i>, a także zwrot stanowiący o <i>dopuszczalnym nacisku na oś</i>. Powyższe wymaga ujednolicenia i odpowiedniego przereformowania tekstu, tak by używano prawidłowego zwrotu: <i>dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej</i>.</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Uzasadnienie zostało zmienione.</p>
111	OSR	Związek Powiatów Polskich	<p>W Ocenie Skutków Regulacji trzeba oszacować potencjalne skutki finansowe działań inwestycyjnych, których przeprowadzenie będzie niezbędne po wejściu w życie omawianych przepisów. Należy także pamiętać o tym, że prócz działań „twardych”, inwestycyjnych, to same działania związane z wprowadzaniem zakazów również będą generować koszty.</p> <p>W konsekwencji należy przewidzieć wzrost dochodów j.s.t., gdyż bez zmian w finansowaniu wykonywania zadań przez zarządców dróg sytuacja może stać się wręcz dramatyczna, co sygnalizowane było w wielu uwagach zgłaszanych do ZPP – co odczuwają wszyscy korzystający z dróg lokalnych.</p> <p>Nie można w dyskusji nad projektem pominąć arcyważnego w tym przypadku zakresu nakładów, jakie będzie należało ponieść w związku z wejściem w życie omawianej regulacji. Trzeba choćby</p>	<p>WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii finansowych należy wyjaśnić, iż stosownie do postanowień art. 50 <i>ustawy o finansach publicznych</i> dodano w projekcie przepis, w którym określono maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na realizację ustawy w zakresie zwrotu zapłaconych opłat z tytułu zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego albo nałożonych kar pieniężnych za przejazd pojazdu nienormatywnego.</p> <p>Przedstawione maksymalne limity zostały określone na podstawie dostępnych danych ze sprawozdań finansowych dotyczących ogólnych wpływów z opłat i kar pobranych na podstawie przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> do Krajowego Funduszu Drogowego. Limit wydatków przewidywany jest maksymalnie do 7 roku obowiązywania ustawy, gdyż dotyczy on zwrotów zapłaconych opłat albo nałożonych kar pieniężnych</p>

			szacunkowo oszacować te koszty – i przewidzieć źródło ich pokrycia. Obecnie Ocena Skutków Regulacji jest iluzoryczna. Przypominamy, że w uzasadnieniu wyroku TK z 20 listopada 2019 r. sygn. 67/A/2019 wskazano, że „ w wypadku wzrostu wydatków j.s.t. wynikających z dodania lub rozbudowania dotychczasowych zadań pojawia się potrzeba dostosowania finansowania tych zadań do nowego poziomu, szczególnie w sytuacji, w której dotyczy to wzrostu ich liczby i jakości. Koszt wprowadzenia nowych obowiązków powinien być w pierwszej kolejności poddany ocenie przez prawodawcę w ramach tzw. oceny skutków finansowych regulacji.”.	
11 2	<b>Propozycja rozszerzenia projektu w zakresie nowelizacji treści ustawy o ruchu drogowym</b>	<b>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracowników Transportu Nienormatywnego</b>	<p>W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>Definicja ładunku niepodzielnego art. 2 pkt 35b otrzymuje brzmienie:</p> <p>35b) ładunek niepodzielny - ładunek, który do celów przewozu drogą publiczną, bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody, nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i który z powodu swoich wymiarów lub masy nie może zostać przewieziony pojazdem innym niż pojazd nienormatywny.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Proponowana przez OSPTN treść definicji ładunku niepodzielnego: Dostosuje treść art. 2 pkt 35b prd do treści art. 2 Dyrektywy Rady 96/53/WE, albowiem w obowiązującym stanie prawnym definicja ładunku niepodzielnego nie odnosi się do celu jakim jest przewóz ładunku drogą publiczną,</p> <p>Ułatwi i doprecyzuje stosowanie definicji ładunku niepodzielnego przez wszystkie organy kontrolne, albowiem w obowiązującym stanie prawnym praktyka stosowania jest skrajnie odmienna</p> <p>2. Definicja modułu przyczepy oraz przyczepy modułowej</p> <p>OSPTN wnosi o dodanie w art. 2 po punkcie 50, punktów 50a i 50b w brzmieniu:</p> <p>„50a) moduł przyczepy - pojazd posiadający co najmniej 2 osie niezależne w jednej linii, umożliwiające połączenie z kompatybilnymi modułami przyczepy; 50b) przyczepa modułowa - przyczepa składająca się z jednego lub więcej modułów przyczepy, przeznaczona konstrukcyjnie do przewozu ładunków niepodzielnych”. Uzasadnienie</p> <p>Minister Infrastruktury projektem ustawy z dnia 30 września 2016 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (wykaz prac UC65) proponował wdrożenie cytowanych powyżej definicji, jednakże prace nad tą ustawą zostały przerwane na etapie głosowania w Sejmie.</p>	WYJAŚNIENIA MI: Projektowane przepisy ustawy dotyczą wyłącznie zmian związanych z wdrożeniem wyroku TSUE. Wszelkie zgłaszane propozycje zmian przepisów <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczące szeroko rozumianych kwestii poruszania się pojazdów nienormatywnych, w tym zasad udzielania zezwoleń wykraczają poza zakres nowelizacji i nie mogą być uwzględnione.

Dopuszczenie pojazdów specjalnych do ruchu z naciskiem osi 12 ton OSPTN od kilku lat postuluje, aby pojazdy specjalne (żuraw samochodowy oraz pompa do betonu), które nie służą do przewozu ładunku dopuścić do ruchu po drogach publicznych z naciskiem osi 12 ton.

Analogicznie jak w trakcie prac nad projektem ustawy z dnia 30 września 2016 roku dotyczącym zmiany ustawy prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65) wnosimy o dodanie po art. 64e ust. 1 prd punktu 1a w brzmieniu:

1a) pojazdu specjalnego - żuraw samochodowy oraz pompa do betonu, w zakresie nacisku osi do 12t

Propozycję tą poparł także Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji (vide pismo z dnia 16 listopada 2016 roku DP-WL-0232-290/2016/PK) i dodatkowo zaproponował rozszerzenie o pompy do betonu. Propozycja Ministra Infrastruktury spotkała się z aprobatą MSWiA oraz środowiskiem przedsiębiorców reprezentowanych przez OSPTN, niestety nie doczekała się wdrożenia w życie. Teraz, gdy wyrok TSUE w sprawie C-127/17 jest znany, uprzejmie wnosimy o utworzenie podstawy prawnej, która pozwoli na poruszanie się pojazdami specjalnymi na podstawie okresowych zezwoleń.

Przystosowanie zezwolenia kat. VI dla pojazdów specjalnych OSPTN wnosi, aby aktualnie obowiązującą kategorię VI dostosować do potrzeb pojazdów specjalnych. Mając na uwadze, iż żurawie samochodowe oraz pompy do betonu charakteryzują się naciskiem osi 12 ton, wprowadzając zmianę w art. 64e pkt. 1a prd umożliwiono by nabycie zezwoleń stałych dla pojazdów specjalnych o masie rzeczywistej do 60 ton. Zgodnie ze statystykami uzyskanymi w CEPiK (vide pismo z dnia 29 sierpnia 2018 roku) pojazdy specjalne posiadające od 2 do 5 osi stanowią aż 95% wszystkich pojazdów specjalnych w Polsce. Oznacza to, że obecna kategoria VI mogłaby zostać dostosowana na potrzeby pojazdów specjalnych, które za odpowiednią opłatą zostałyby dopuszczone do ruchu po drogach publicznych.

5. Zmiany proceduralne dotyczące zezwoleń kat. VII OSPTN proponuje następujące zmiany:

1. *Wyłączenie art. 64 prd z procedowania zgodnie z Kodeksem Postępowania Administracyjnego (dalej zwanym KPA)*
2. *Stworzenie systemu cyfrowego umożliwiającego zarówno uzgadnianie trasy przejazdu, jak i wydanie zezwolenia w formie elektronicznej*

OSPTN wnioskuję o dodanie po art. 64d ustęp 9 pkt. 6 punktu 7, który otrzymuje brzmienie:

6) alternatywne pojazdy, którymi podmiot może wykonać przejazd.

Uzasadnienie. W obowiązującym stanie prawnym od momentu złożenia wniosku o wydanie zezwolenia, podmiot planujący uzyskanie zezwolenia nie jest w stanie zmienić pojazdu, którym planuje wykonanie przejazdu. Jest to niemożliwe nawet wtedy, gdy posiada analogiczny pod względem technicznym pojazd, ale o innym numerze rejestracyjnym. Ta bariera administracyjna powoduje, że przewoźnicy zamiast jednego, składają np. 4 wnioski o wydanie zezwolenia do tej samej zlecenia transportowego. We wszystkich 4 wnioskach wskazują dokładnie tą samą trasę, ładunek, wymiary, masę całkowitą, naciski i rozmieszczenie osi, przy czym różnią się one jedynie numerem rejestracyjnym pojazdu. Często zdarzają się także przypadki, gdy z powodu awarii pojazdu lub opóźnień w wykonaniu wcześniejszych zaplanowanych usług, przewoźnik jest zmuszony użyć innego - aczkolwiek identycznego technicznie, pojazdu. Dochodzi wtedy do pokrzywdzenia przedsiębiorców, którzy pod względem technicznym mogliby wykonać przejazd dokładnie takim samym zespołem pojazdów, ale o innych numerach rejestracyjnych. Takie zachowanie traktowane jest jak przejazd bez zezwolenia, co powoduje nałożenie licznych kar administracyjnych - z odebraniem licencji włącznie. Dla porównania niemieckie zezwolenia na przejazd pojazdami nienormatywnymi zawierają listę pojazdów (ciągników i naczep), które przewoźnik zgłasza we wniosku i może korzystać z nich wymiennie. W Niemczech zwraca się uwagę na prawidłowe wykonanie usługi pod względem technicznym, niezależnie od numeru rejestracyjnego pojazdu.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę obowiązującego art. 64d ust. 9 prd w taki sposób, aby przy zachowaniu tych samych parametrów pojazdu (wymiarów, masa własna, ilość oraz odległość między osiami pojazdu) przewoźnik mógł swobodnie korzystać z posiadanej floty.

OSPTN wnosi o zmianę art. 64d ustęp 10 w następujący sposób:

10. Zezwolenie jest ważne przez okres wskazany przez wnioskującego, nie dłuższy niż:

- 1) 14 dni - w przypadku zezwolenia na jednokrotny przejazd,
- 2) 30 dni - w przypadku zezwolenia na wielokrotny przejazd

- liczony od dnia wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia  
Uzasadnienie. W obowiązującym stanie prawnym dochodzi do wielu przypadków, w których zarządca drogi uzgadnia trasę przejazdu, ale limituje okres w którym podmiot może wykonać przejazd np. do 8 dni. Motywuje to np. planowanymi remontami lub utrudnieniami w ruchu. Dla podmiotu wykonującego przejazd ustalone z zarządcą drogi 8 dni byłoby wystarczające do prawidłowego wykonania przejazdu, niestety

szywno określony okres na jaki można wydać zezwolenie, czyli 14 dni, powoduje, że organ umocowany do wydania zezwolenia (najczęściej GDDKIA) odmawia wydania pozytywnej decyzji administracyjnej. Podstawą odmowy wydania zezwolenia jest treść art. 64d ust. 10, który nie pozwala na wydanie zezwolenia na okres krótszy niż 14 dni - nawet przy spójnym stanowisku zarządców dróg i wnioskującego.

Zmiana art. 64d ust. 10 przyczyni się do znacznej poprawy obsługi wniosków, zarówno przez organy wydające zezwolenia, jak i prawidłowego świadczenia usług. Dzięki doprecyzowaniu, iż zezwolenie wydaje się na okres wskazany we wniosku podmiot wnioskujący uniknie ewentualnego skracania okresu obowiązywania zezwoleń wynikającego z nieuzasadnionych decyzji zarządców dróg. Z kolei umożliwienie wydania zezwolenia na okres krótszy niż np. 14 dni, zlikwiduje proceduralną barierę w świadczeniu usług.

Biorąc pod uwagę, iż przejazd pojazdem, który wymaga uzyskania zezwolenia kat. VII często wymaga zgody kilku a nawet kilkunastu zarządców dróg, uzyskanie zgody od wszystkich zarządców na sztywno określone 14 dni jest bardzo utrudnione. Wystarczy, że tylko jeden z kilkunastu zarządców dróg wyrazi zgodę na przejazd, ale jedynie w ciągu np. 8 dni, a uzyskanie zezwolenia i prawidłowe wykonanie przejazdu będzie niemożliwe.

Zmiany mające znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym

1. Ilość pojazdów jadących w kolumnie OSPTN wnosi o zmianę treści art. 32 na następującą:

a) w ust. 1:

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pozostałych pojazdów - 5, z zastrzeżeniem pkt 4;”,

- dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) pojazdów nienormatywnych - 3.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zabrania się wjeżdżania między jadące w kolumnie rowery lub wózki rowerowe, pojazdy nienormatywne oraz pojazdy, o których mowa w ust. 5.”;

Uzasadnienie. Obowiązujący stan prawny reguluje ilość pojazdów jadących w zorganizowanej kolumnie bez wyszczególnienia dla pojazdów nienormatywnych. Zdaniem OSPTN, 5 pojazdów nienormatywnych poruszających się z kolumnie to stanowczo za dużo, w związku z czym wnosimy o doprecyzowanie jak wyżej, które znacząco poprawi bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz ułatwi zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez pilotów pojazdów nienormatywnych



Warszawa, 6 października 2020 r.

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

*Konrad Szymański*

Sygn.: KPDPUE.920.356.2020.MH (20)

dot.: RM-10-79-20

**Pan Łukasz Schreiber**  
**Sekretarz Rady Ministrów**

**Opinia**

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Dodatkowo zwracam uwagę na pilny charakter projektu ustawy - projekt ma na celu wykonanie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 *Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej*.

*Z poważaniem*

Konrad Szymański  
Minister do Spraw Unii Europejskiej  
*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury