

3 powody, dla których nowelizacja ustawy o drogach publicznych jest niebezpieczna dla samorządów

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: niedziela, 19, styczeń 2020 14:45

Bernadeta Skóbel

Odsłony: 1365

Trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Jeżeli nowelizacja wejdzie w życie, konsekwencje błędów ustawodawcy będą ponosić przede wszystkim samorządy.

Planowana zmiana prawa jest pokłosiem wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE z 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Polsce. Wyrok dotyczył 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 ww. dyrektywy Rady 96/53/WE. O projekcie szerzej pisaliśmy w [artykule "Duże zmiany – drogi publiczne"](#).

Dlaczego projekt jest niekorzystny dla samorządów:

1. Zakazu poruszania się pojazdów powyżej 10 t nie będzie można wprowadzić na drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej. Nieważne kiedy z tych środków samorząd skorzystał, nieważne, że przy ocenie wniosków przyjętych do dofinansowania nie było wymogu spełnienia kryterium dotyczącego podnoszenia standardów technicznych dróg w zakresie wynikającym z nowelizacji.
2. Ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Dostosowanie się samorządów do nowelizacji będzie w tak krótkim czasie niemożliwe. Dla przykładu: zakaz dla poruszania się pojazdów w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki ma ustanawiać właściwa rada gminy albo rada powiatu w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego. Samo ustanowienie strefy będzie wymagało uzyskania zgody organów zarządzających drogami i ruchem na drogach publicznych znajdujących się w strefie. Pytanie jak w 30 dni przeprowadzić przygotować projekt uchwały, uzyskać wymagane zgody oraz spowodować, że uchwała wejdzie w życie (przy minimum 14-dniowym *vacatio legis*) oraz wdrożyć jej postanowienia.
3. W OSR nie oszacowano skutków finansowych wejścia w życie ustawy. Tymczasem abstrahując od kosztów jakie samorządy będą musiały ponosić w związku z inwestycjami w infrastrukturę drogową pojawią się inne wydatki. Dla przykładu nowelizacja ustawy pozwoli na wznowienie na wniosek strony postępowania dotyczącego nałożenia kary pieniężnej za przejazd pojazdu nienormatywnego wykonany od 1 stycznia 2011 do dnia wejścia w życie ustawy. Jeżeli środki z tytułu kary wpłynęły do budżetu jednostki samorządu terytorialnego będzie ona zobowiązana do zwrotu tej opłaty.