

Prawo o ruchu drogowym po pierwszym czytaniu

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 24, czerwiec 2011 13:14

Rafał Rudka

Odstony: 3364

25 maja br. został skierowany do pierwszego czytania na posiedzenie Sejmu RP Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

W odniesieniu do tego projektu w dniu 8 czerwca br. odbyła się dyskusja poszczególnych przedstawicieli Klubów Parlamentarnych. Poniżej cytujemy kilka wypowiedzi.

Posel Monika Wielichowska (w imieniu Klubu Parlamentarnego PO) przedstawiła stanowisko Klubu w tej sprawie.

- Niniejszy projekt ustawy został przygotowany ze względu na złożony charakter przepisów umiejscowionych w kilku aktach prawnych oraz liczne wnioski zgłaszane przez organy wydające zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych, jak i przez podmioty ubiegające się o ich wydanie w zakresie uprawnień, procedur wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych i usunięcia występujących rozbieżności. W kwestii wydawania pozwoleń występuje wiele niejasności, zgłaszanych zarówno przez organy wydające pozwolenia, jak i przez podmioty, które ubiegają się o ich wydanie. Rozwiązaniem tej sytuacji są zaproponowane przepisy w projekcie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, które wprowadzają zmiany w podziale kompetencji organów wydających pozwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych. Chodzi o starostów, generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, naczelnika urzędu celnego, zarządcę drogi oraz prezydenta miasta na prawach powiatu - informowała Pani Poseł.

- Zgodnie z projektem nowelizacji pojazdem nienormatywnym jest pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski na osi wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych. Za taki pojazd uważany będzie również ten, którego wymiary lub rzeczywista masa wraz z ładunkiem przekracza normy określone w wyżej wymienionej ustawie. Po drogach publicznych, zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy, dopuszczalne będzie przemieszczanie się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Minister infrastruktury określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg krajowych i wojewódzkich, po których będą mogły poruszać się pojazdy o nacisku do 10 t, oraz drogi krajowe, po których dozwolony będzie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku osi do 8 t. - dodała M. Wielichowska

W dalszej części poinformowała, że projektowana nowelizacja ustawy wprowadza siedem kategorii zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych i określa organy upoważnione do ich wydawania. - *W każdej z kategorii określone będą parametry objętościowe i ciężarowe pojazdów. W projekcie przyjmuje się, że udzielanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii pierwszej - chodzi o drogi gminne, powiatowe lub wojewódzkie i przejazd po nich pojazdów przekraczających dopuszczalne naciski osi do wartości 11,5 t oraz pojazdy, których objętość i ciężar nie przekraczają wskaźnika dopuszczalności, przez zarządcę drogi będzie dużym udogodnieniem dla podmiotów posiadających takie pojazdy. - Kolejna kategoria zezwoleń, wydawane będą one przez starostę, obejmuje przejazdy nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, np. ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej. Zezwolenia w kolejnej kategorii będą wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd pojazdu po drogach publicznych w wyznaczonym czasie i na wyznaczonej trasie - sygnalizowała Pani Poseł.*

Ustawa przewiduje zróżnicowanie okresów obowiązywania zezwoleń. W kategorii pierwszej zezwolenie będzie wydawane na miesiąc, 6 miesięcy lub 12 miesięcy, w kategorii drugiej - na 12 miesięcy, w

kategoriach od trzeciej do szóstej - na miesiąc, 6 miesięcy, 12 miesięcy i 24 miesiące, w kategorii siódmej - na jednokrotny przejazd pojazdu zezwolenie będzie wydawane na okres do 14 dni, a na przejazd wielokrotny - do 30 dni.

- Za udzielanie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego będą pobierane opłaty. Maksymalne stawki opłat mają wynosić... Są to zróżnicowane stawki. Zgodnie z projektem nowelizacji ustawy opłaty za zezwolenia w kategoriach od pierwszej do trzeciej będą przekazywane do budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Opłaty za zezwolenia w kategoriach od czwartej do siódmej mają być przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wyjątek stanowią będą opłaty za zezwolenia prezydentów miast na prawach powiatów w kategorii siódmej, które będą przekazywane do budżetu miasta - informowała Poseł M. Wielichowska

Następnie dodała, że za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu będą pobierane kary pieniężne. I tak np. w kategoriach pierwszej i drugiej - 1,5 tys. za brak zezwolenia, 6 tys. zł za brak zezwolenia w kategoriach od trzeciej do szóstej, 15 tys. za brak zezwolenia w kategorii siódmej. Kara 5 tys. będzie groziła za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt bez potwierdzonego zawiadomienia zarządcy drogi, natomiast kara w wysokości 6 tys. zł będzie pobierana za przejazd takiego pojazdu przez most i wiadukt, na który zarządca drogi nie wyraził zgody. Tyleż samo ma wynosić kara za niedotrzymanie warunków przejazdu podanych w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii siódmej. Od decyzji o wymierzeniu kary będzie oczywiście przysługiwać odwołanie.

Poseł Witold Klepacz (w imieniu KP SLD) poinformował, że z uwagi na to, że projekt ustawy zawiera bardzo dużo szczegółowych rozwiązań. Muszą one oczywiście być przedmiotem bardzo szczegółowego procedowania. Dlatego wg KP SLD odpowiednim miejscem jest Komisja Infrastruktury. w Związku z czym klub SLD opowiada się za dalszym procedowaniem nad tym projektem i skierowaniem go do Komisji Infrastruktury.

Poseł Janusz Piechociński (w imieniu KP PSL) zaapelował do wszystkich klubów. *- To jest obszar spraw, które nie mają charakteru partyjnego. Nie tylko z racji wymogów chwili i toczącej się kampanii politycznej, w imieniu swojego klubu i własnym deklaruje, że będziemy mieli dystans do gry, rywalizacji i sprzeczności w tym wymiarze politycznym. Przede wszystkim chcielibyśmy, aby ten projekt został uchwalony jeszcze przez parlament tej kadencji, bo jest wyjątkowo potrzebny. Najgorsze, co mogłoby się wydarzyć, byłoby to, że nie odbyłoby się jego drugie i trzecie czytanie, że zabrakłoby czasu na ewentualne poprawki Senatu. Panie marszałku, popierając intencje rządu i dziękując za ten projekt, wnosimy o szybkie przekazanie projektu do sejmowej Komisji Infrastruktury - apelował Poseł J. Piechociński.*

Poseł Kazimierz Hajda (KP PJN) poinformował, że Klub Parlamentarny Polska jest Najważniejsza opowiada się za dalszym procedowaniem nad tą ustawą.

Poseł Grzegorz Sztoczman zadawał pytania: *- Ta ustawa z całą pewnością jest oczekiwana zarówno przez zarządzających drogami, jak i przez samorządy i przez przewoźników, zbiera bowiem w jednym projekcie zasady dotyczące wydawania pozwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, a także podaje definicję pojazdu nienormatywnego i pilota. Są to dwie bardzo istotne kwestie. Mam pytanie: Jakie są opinie przewoźników? Czy ministerstwo dysponuje opiniami jakichś organizacji czy przewoźników? Czy ta ustawa ułatwi przewoźnikom kalkulację transportową? Czy wprowadzenie tych 7 kategorii i 7 organów wydających pozwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego wyczerpie i*

zlikwiduje wszystkie wątpliwości, z którymi w tej chwili mamy dość często do czynienia?

Posel Kazimierz Gwiazdowski, poprosił o wyjaśnienie treści kilku nowych przepisów. - *Art. 64c ust. 10 mówi, że warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most i wiadukt określa zarządca drogi, ustalając - w zależności od potrzeb ograniczenia zakresu ruchu - sposób przejazdu oraz przystosowanie obiektu do przejazdu. W jakiej formie prawnej zarządca drogi rozstrzyga tę sprawę? Czy ma to być decyzja administracyjna, a jeżeli nie, to czy zainteresowany podmiot będzie mógł w jakikolwiek sposób zakwestionować stanowisko zarządcy drogi? Z kolei ust. 11 tego samego artykułu mówi, że zarządca drogi może zgłosić uzasadniony sprzeciw wobec planowanego przejazdu pojazdu nienormatywnego. Czy również w tym przypadku podmiot planujący przejazd nie będzie mógł kwestionować zajętego przez zarządcę drogi stanowiska? Ostatnia sprawa to uzgodnienie, o którym mowa w art. 64d ust. 6 Prawa o ruchu drogowym. Czy uzgodnienie to powinno być dokonane w formie postanowienia, o którym mowa w art. 106 K.p.a., czy też w innej formie?* - pytał K. Gwiazdowski.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz mówił: - *Powtarza się motyw: dlaczego tak późno. Ustawa, a raczej jej projekt, jest efektem pracy zespołu powołanego przy ministerstwie, gdzie prym jako składający wnioski merytoryczne wiodli przewoźnicy. To jest ustawa dla nich. Mówienie, że tak późno... Posel Piechociński bardzo słusznie powiedział, że w tej ustawie nie ma miejsca na politykę, jednak gdy chodzi o moment jej wejścia, to niestety o politykę zahaczamy.*

- *Taka inicjatywa już była w poprzedniej kadencji i nie znalazła uznania koalicji rządzącej w Wysokiej Izbie, w związku z tym myśmy się nad tym pochylili. Do tej pory pracowaliśmy z przewoźnikami, dlatego że materia jest strasznie skomplikowana. Proszę sobie wyobrazić, ile jest potencjalnych parametrów i sposobów godzenia się, niegodzenia się, pobierania opłat, odwołań. To jest wbrew pozorom dość skomplikowana ustawa, w związku z tym trochę się nam zeszło z przewoźnikami, co bardzo istotne - podkreślam to jeszcze raz - bo to jest dla nich dojście do kompromisu. Chciałem to słowo sobie zostawić na później, gdyż np. pan poseł Szlachta pytał, dlaczego niektóre rozwiązania nie znalazły uznania, między innymi proponowane przez związek pracodawców drogowych, konkretnie z Piły. To jest efekt kompromisu* - dodał T. Jarmuziewicz

- *Oczywiście jesteśmy otwarci w czasie prac komisji na to, aby powrócić do tych przedłożeń, które były wprost oczekiwane przez przewoźników, a wyewoluowały w jakąś kompromisową formę i znalazły się w projekcie. Nie uchylamy się, panie pośle, możemy wrócić do propozycji, które złożyli przewoźnicy, i przedyskutować to. Nie zawsze jest to możliwe legislacyjnie, w związku z tym często było tak, że przewoźnicy dostali nie do końca to, co chcieli, ale uważają - pozwałam sobie powiedzieć to w imieniu przewoźników, bo się w końcu pod tym podpisali - że mamy ustawę, która zadawała i stronę zarządzającą drogami, bo tak naprawdę rządzących nie ma, i przewoźników. Bo tu chodzi o budowanie relacji pomiędzy tymi dwiema stronami* - informował Sekretarz Stanu.