**Duże zmiany – drogi publiczne**

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 29, grudzień 2019 12:19
Bartłomiej Zydel
Odsłony: 2401

Ministerstwo Infrastruktury skierowało do konsultacji publicznych projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Dlaczego opracowano ów projekt i na czym mają polegać zmiany?

## Uzasadnienie

Projektodawcy jako podstawowe źródło zmian wskazują orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. TSUE 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, 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 96/53.

## Kierunki zmian

Jak wskazano w Ocenie Skutków Regulacji załączonej do projektu, przewidziane są w nim następujące postanowienia:

I. Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:

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 96/53 – 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 organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego) dla dróg zarządzanych przez samorząd.

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 2 przesłanek:

• stan techniczny drogi uniemożliwiający poruszanie 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, rezerwaty przyrody, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej; obszary górnicze, terenach zagrożonych


Phoca PDF

ruchami masowymi ziemi, obszary na których znajdują się wyjścia z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 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) Wyłączenie dróg publicznych gruntowych z ruchu pojazdów ciężkich tzn. na tych drogach dopuszczony będzie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t;

5) Wprowadzenie kary administracyjnej za naruszenie ww. zakazu ruchu w wysokości uzależnionej od procentu przekroczenia nacisku (od 5 do 15 tys. zł). Kary wymierzać w ramach kontroli ruchu takich pojazdów Inspekcja Transportu Drogowego, Policji, Straży Granicznej, straży gminnej (miejskiej), naczelnik urzędu celno-skarbowego albo zarządca drogi;

6) Dodanie przepisów o kontroli przestrzegania zakazu.

II. Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r.– Prawo o ruchu drogowym:

1) Zmiana definicji pojazdu nienormatywnego;

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;

3) Ustanowienie nowej proporcjonalnej siatki kar za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia obecnej kategorii VII, czyli najcięższych pojazdów (od 10 do 20 tys. zł.).

III. Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Wprowadzenie w zadaniach Inspekcji Transportu Drogowego możliwości kontrolowania przestrzegania przepisów o zakazie poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś na zasadach określonych w ustawie o drogach publicznych.

IV. Zmiany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych

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.

V. Wprowadzenie przepisów przejściowych oraz dostosowujących:



Phoca PDF

1) 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 kar pieniężnych za przejazd pojazdu nienormatywnego w celu umożliwienia zwrotu kar sprzed wyroku TSUE na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od wejścia w życie ustawy.

**Skutki finansowe**

W Ocenie Skutków Regulacji w ramach części dot. skutków finansowych wskazano m.in., że przepisy projektowanej ustawy nie przewidują wprost konieczności wydatkowania środków publicznych. Wydatki budżetu państwa, o ile się pojawią jako efekt projektowanych przepisów, będą finansowane w ramach limitu wydatków przewidzianego corocznie w ustawie budżetowej we właściwej części budżetowej. 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. Na marginesie zauważono jednak, 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.

*Z projektem ustawy można się zapoznać* tutaj.



Phoca PDF