

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, 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.

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 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.);
- 2) ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.);
- 3) ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140);
- 4) ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. 2161, z późn. zm.).

Efektom projektu ustawy będzie pełne wdrożenie wyroku TSUE i zapewnienie zgodności krajowego ustawodawstwa z przepisami dyrektywy 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 2017 r.) dróg publicznych w Polsce jest ogółem 422 302,8 km, w tym:

- 1) dróg krajowych jest 19 410,2 km;
- 2) dróg samorządowych jest 402 892,6 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. 402 892,6 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 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. 122 658 km dróg publicznych posiada nawierzchnię gruntową (stanowią one ok. 29% wszystkich dróg publicznych w Polsce). Drogi te nie spełniają żadnych wymogów nośności. Ze względów bezpieczeństwa dla samych kierujących tymi pojazdami nie powinien odbywać się na nich również ruch pojazdów ciężkich. Ponadto nie jest możliwe otwarcie tych dróg do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, gdyż pojazdy te nie miałyby fizycznej możliwości przejechania taką drogą. Zatem 29% gruntowych dróg publicznych będzie ustawowo wyłączonych z ruchu ww. pojazdów najcięższych.

Dodatkowo *projekt ustawy* przewiduje możliwość wprowadzenia zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 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) albo rada powiatu w drodze uchwały.

Jednocześnie *projekt ustawy* przewiduje, iż 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:

- stanu technicznego drogi uniemożliwiającego poruszanie 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. 299 644 km co stanowić będzie ok. 70% wszystkich dróg publicznych w Polsce (z 422 302 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 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 - 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 - 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 rozporządzenia w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. 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 trzeciej i czwartej 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 – 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 celnego 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 wypisy 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 - 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:

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany:

- I. **Art. 1 projektu ustawy – zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:**
 - 1) pkt 1 – zmiana brzmienia definicji transeuropejskiej sieci drogowej, która wynika z faktu uchylecia decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Obecnie transeuropejska sieć drogowa jest określona w rozporządzeniu 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;
 - 2) pkt 2 nadaje nowe brzmienie art. 41 ustawy 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. Jedynym ustawowo określonym wyjątkiem są drogi gruntowe, po których dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t.,
 - b) ust. 2 i 3 przewidują możliwość wprowadzenia zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 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) albo rada powiatu w drodze uchwały,

c) 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:

- stanu technicznego drogi uniemożliwiającego poruszanie 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:
 - obszaru, na którym znajduje się forma ochrony przyrody, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614, z późn. zm.), lub przygranicznego obszaru cennego pod względem przyrodniczym, o którym mowa w art. 6 ust. 2 tej ustawy,
 - lasu ochronnego w rozumieniu art. 15 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2018 r. poz. 2129, z późn. zm.),
 - terenu śródmiejskiej zabudowy gminy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku - w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - obszaru, na którym znajdują się wyjścia z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat,
 - uzdrowiska albo obszaru ochrony uzdrowiskowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1056),
 - obszaru chronionego w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r. poz. 2268, z późn. zm.),
 - szpitalu lub innego zakładu leczniczego wymienionego w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2190, z późn. zm.), w którym udzielane są stacjonarne i całodobowe świadczenia zdrowotne,
 - otoczenia wokół lub przy zabytku nieruchomym w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2018 r. poz. 2067, z późn. zm.),

- strefy ochronnej 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),
 - obiektu budowlanego, dla którego wstrząsy wynikające z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 t są szkodliwe,
 - obszaru górniczego w rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. z 2019 r. poz. 868),
 - terenu zagrożonego 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 (Dz.U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.);
- a także w przypadku, gdy dana 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, co może narażać ją na szczególną degradację w związku z ruchem ciężkim przenoszącym się z drogi płatnej.

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 stan techniczny danej drogi lub jej odcinka, 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 musi być 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 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 dyrektywy 96/53/WE 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 rzeczonym art. 7 dyrektywy 96/53/WE,

- d) w ust. 5 i 6 proponuje się wprowadzenie wyjątków od możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t, 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,
- drogach publicznych lub ich odcinkach w transeuropejskiej sieci drogowej,
- drogach krajowych, z wyjątkiem dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu.

Zakazu ruchu nie stosuje się do:

- 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, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanego przez Służbę Celno-Skarbową oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonującego zadania tych służb,
- pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i państw sojusznicznych.

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 poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t nie powinien być stosowany. Tym samym projektowane ust. 5 i 6 wskazują zamknięte katalogi wyjątków od możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t, 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,

- e) kolejne ustępy (ust. 7-11) w projektowanym art. 41 ustawy o drogach publicznych określają zasady ustanawiania strefy, w której obowiązywać będzie zakaz poruszania się pojazdów ciężkich tj. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t.

Strefę, w której obowiązywać będzie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, zwany dalej „zakazem poruszania się”, ustanowić może rada gminy (miasta) albo rada powiatu, jeśli strefa ta obejmuje wszystkie drogi publiczne lub ich odcinki znajdujące się w tej strefie. Wyjątek stanowią drogi ustawowo wyłączone spod „zakazu poruszania się”, tzn. drogi określone w art. 41 ust. 5 ustawy o drogach publicznych np. drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA czy też drogi wybudowane ze środków UE (ust. 7).

Proponuje się ponadto w ust. 8, aby ustanowienie ww. strefy wymagało:

- uzyskania zgody organów zarządzających drogami i ruchem na drogach publicznych lub ich odcinkach,
 - zasięgnięcia opinii organów zarządzających drogami i ruchem na drogach lub ich odcinkach wyłączonych spod „zakazu poruszania się”
- znajdujących się w tej strefie.

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie przepisu jednoznacznie wskazującego elementy, które rada gminy (miasta) albo rada powiatu powinna określić w uchwale ustanawiającej strefę tj.:

- drogi publiczne lub ich odcinki objęte strefą „zakazu poruszana się” 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 objętej strefą dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej albo do 10 t albo do 8 t,
- drogi znajdujące się w strefie, na których nie stosuje się „zakazu poruszania się” zgodnie z ustawowymi wyłączeniami, o których mowa w ust. 5,

- wyjątki od stosowania „zakazu poruszania się” w strefie, w odniesieniu do pojazdów innych niż wymienione w ust. 6, z zachowaniem zasad niedyskryminacji, przejrzystości i proporcjonalności.

Jednocześnie, w celu uniknięcia wątpliwości w zakresie informowania o zakazach poruszania się w ust. 11 proponuje się, aby granicę strefy, oznaczać znakami drogowymi, informującymi o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych tą strefą.

3) dodaje się nowe art. 41a-art. 41d w ustawie o drogach publicznych:

- a) art. 41a – wskazujący, że możliwe jest stosowanie ograniczeń poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej poniżej 11,5 t w odniesieniu do dróg publicznych przebiegających przez przejścia graniczne znajdujące się na granicy państwowej stanowiącej granicę wewnętrzną (strefa Schengen), jak i przez pozostałe przejścia graniczne, na zasadach wynikających z umów międzynarodowych zawartych przez Rzeczpospolitą Polską z państwami sąsiednimi,
- b) art. 41b – przewidujący ustawowe wyłączenie dróg publicznych gruntowych, tj. dróg o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kostkowa, brukowcowa lub tłuczeniowa, z ruchu pojazdów ciężkich tzn. na tych drogach dopuszczony będzie 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. Przedmiotowe wyłączenia nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w ww. art. 41 ust. 6 ustawy o drogach publicznych tzn. np. pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych,
- c) art. 41c – określający zasady kontroli przestrzegania przez korzystających z dróg publicznych zakazów, o których mowa w:
 - art. 41 ust. 2 (zakazów poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t po określonej drodze lub jej odcinku albo w strefie),
 - art. 41a ust. 1 (zakazów obowiązujących na przejściach granicznych),a także dopuszczalnego nacisku na oś określonego w art. 41b (wyłączenie dotyczące dróg gruntowych).

Do kontroli przestrzegania przez korzystających z dróg publicznych ww. zakazów oraz dopuszczalnych nacisków na oś wynikających z ustawy o drogach publicznych 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 (wyłącznie w obecności funkcjonariusza Policji lub inspektora Inspekcji Transportu Drogowego),
- strażnicy gminni (miejscy).

Wymienione wyżej podmioty obecnie posiadają już uprawnienia do kontroli w zakresie nacisku osi wynikające z ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz do nakładania w wyniku jej przeprowadzenia kar pieniężnych (patrz art. 129 ust. 2 pkt 4 i ust. 4a, art. 129a ust. 2 oraz art. 129d ust. 1 pkt 1 ww. ustawy). Jedynym dodatkowym podmiotem, który otrzyma omawiane uprawnienie będzie straż gminna (miejska), co jest uzasadnione faktem, że ograniczenia nacisków na oś będą stosowane wyłącznie na drogach samorządowych. Należy również zauważyć, że projektowane przepisy przewidują możliwość wprowadzenia strefy, w której obowiązywać będzie zakaz poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 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 i w konsekwencji ewentualnego nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 41d ustawy o drogach publicznych, w przypadku gdy na terenie ich gminy naruszone zostaną zakazy poruszania się pojazdów ciężkich. W opinii projektodawcy ww. kontrola nacisków osi mieści się w ogólnych zadaniach straży gminnych w zakresie ochrony porządku publicznego na terenie gminy wynikających z przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.

Ponadto projekt ustawy przewiduje, iż w ramach ww. kontroli kontrolujący są upoważnieni do:

- zatrzymania pojazdu,
- legitymowania kierującego pojazdem i wydawania mu poleceń, co do sposobu korzystania z drogi lub pojazdu,
- sprawdzenia dokumentów wymaganych w związku z użytkowaniem pojazdu w szczególności w celu ustalenia danych podmiotu, o którym mowa w art. 41d ust. 3,
- sprawdzenia nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze,
- używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do badania nacisku osi pojazdu,
- uniemożliwiania jazdy pojazdem przekraczającym nacisk osi,

- kierowania pojazdem w celu dokonania sprawdzenia nacisku osi, jeśli kontrolujący ma prawo jazdy odpowiedniej kategorii,
- odmowy prawa wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu, jeżeli stwierdzą, że pojazd przekracza dopuszczalny nacisk na oś określony zgodnie z art. 41 ust. 2, art. 41a ust. 1 albo art. 41b ust. 1.

Przepis jest wzorowany na obowiązującym art. 129d ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Zaś w zakresie nieuregulowanym w ustawie o drogach publicznych, do kontroli, przepisy art. 129e ust. 1 i art. 130a ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz przepisy wydane na podstawie art. 131 ust. 1 tej ustawy będą stosowane odpowiednio.,

- d) art. 41d – 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 na oś określonego w art. 41b ust. 1.

Projekt ustawy przewiduje w art. 41d ust. 1 ustawy o drogach publicznych, iż za:

- naruszenie zakazu poruszania się 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:

- 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.

Projekt ustawy (art. 41d ust. 2) 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 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.

Jednocześnie projekt ustawy (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. Przekracza on bowiem 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, z późn. 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 – Prawo o ruchu drogowym.

W kolejnych przepisach projektowanego art. 41d ust. 4-9 w zakresie nakładania kar pieniężnych rozstrzygnięte zostały kwestie:

- podmiotu właściwego do nałożenia kary pieniężnej (ust. 4)

Decyzję o nałożeniu kary pieniężnej wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli 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.,

- podmiotu, któremu wymierza się karę pieniężną (ust. 5)

Karę pieniężną, wymierza się właścicielowi pojazdu, a jeśli pojazdem jest zespół pojazdów to właścicielowi pojazdu złączonego z przyczepą lub naczepą. Jeżeli właściciel nie jest posiadaczem pojazdu to karę nakłada się na podmiot, na rzecz którego przeniesiono posiadanie tego pojazdu.

- zasady uiszczania i rozliczania kary pieniężnej (ust. 6)

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 właściwej jednostki samorządu terytorialnego w terminie 7 dni od jej uiszczenia.

- zasady uiszczania i rozliczania kary pieniężnej przez podmiot zagraniczny (ust. 8)

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, przepisy art. 13m ust. 2-10 ustawy o drogach publicznych stosuje się odpowiednio. Tym samym w sytuacji konieczności nałożenia kary na zagraniczny podmiot zastosowanie znajdą odpowiednio obowiązujące przepisy dotyczące naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej (tj. przepisy w zakresie pobierania kaucji na poczet przewidywanej kary).

Jednocześnie projekt ustawy w art. 41d ust. 9 przewiduje wprowadzenie przepisu zgodnie z którym, za naruszenia wynikających z ustawy o drogach publicznych zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 3 i art. 41a ust. 1, nie stosuje się art. 92 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821), w zakresie w jakim przepis ten przewiduje odpowiedzialność za niezastosowanie się do znaku drogowego, o którym mowa w art. 41 ust. 3 pkt 1 lub ust. 11. Przepis ten ma na celu wyeliminowanie podwójnego karania z ustawy o drogach publicznych i jednocześnie z Kodeksu wykroczeń. Należy bowiem zauważyć, iż zakazy poruszania się 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 wynikające z umów międzynarodowych powinny być odpowiednio oznakowane. Bez stosownego wyłączenia przepisów Kodeksu wykroczeń mogłyby powstać wątpliwości interpretacyjne w zakresie zastosowania odpowiednich przepisów.

II. Art. 2 projektu ustawy – zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1990 r. – Prawo o ruchu drogowym:

Projektowane w ustawie – 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 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.;

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. Tym samym konieczna jest zmiana brzmienia całego załącznika nr 1 do ustawy – 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,
- 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.

Biorąc pod uwagę zmianę definicji pojazdu nienormatywnego, zmiany poszczególnych kategorii zezwoleń oraz zmiany w ustawie 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 – 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 oraz w art. 140ab ust. 1 pkt 103 i 7 – wynikają z ww. zmian w zakresie kategorii zezwoleń w odniesieniu do nacisku osi 11,5 t, tzn. wykreślenie 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 kategorii IV 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 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 w 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) 10 000 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,
- b) 15 000 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%,
- c) 20 000 zł - w pozostałych przypadkach.

Jednocześnie należy zauważyć, iż wysokość ww. kar pieniężnych od wejścia w życie w 2012 r. tych przepisów nie uległa zmianie. Ponadto dyrektywa 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.

III. Art. 3 projektu ustawy - zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym:

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie w dotychczasowym art. 50 w pkt 1 ustawy o transporcie drogowym określającym zadania Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli - możliwość kontrolowania przestrzegania przepisów o zakazie poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś na zasadach określonych w ustawie o drogach publicznych. Zmiana ta wynika z wprowadzenia w ustawie o drogach publicznych stosownych przepisów dotyczących kontroli poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś.

IV. Art. 4 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 pkt 3 ustawy 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.

V. 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. przepisów dotyczących wymogu posiadania zezwoleń na przejazd pojazdu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, a w konsekwencji również przepisów 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.

Przewiduje się, iż postępowania w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną lub prawomocną 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. 5 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 Prawo o ruchu drogowym i niezakończone decyzją ostateczną lub prawomocną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się (art. 8 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 – Prawo o ruchu drogowym wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną lub prawomocną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (art. 6 ust. 1 projektu ustawy);

2) jeżeli jednak postępowania w sprawie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV i VI ustawy – 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. 6 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. 6 ust. 3 projektu ustawy);

3. W projektowanym art. 7 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 Prawo o ruchu drogowym;

4. W projektowanych art. 9 i 10 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 Prawo o ruchu drogowym i niezakończone decyzją ostateczną lub prawomocną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się (art. 9 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 *Prawo o ruchu drogowym* niezakończone decyzją ostateczną lub prawomocną 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 lub prawomocną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe (art. 10 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 lub prawomocną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wysokość kary pieniężnej, o której mowa w art. 140ab ust. 1 pkt 3 ustawy *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 *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 od dopuszczalnego nacisku na oś o wartości 11,5 t (a nie jak dotychczas 8 t albo 10 t), zgodnie z wykonywanym wyrokiem TSUE.

5. Projekt ustawy w art. 11 przewiduje przepis, zgodnie z którym zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 2, 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.

W art. 12 projektu ustawy wprowadza się 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 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 biegly 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 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 postępowania 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.

Przewiduje się, iż ustawa wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, zgodnie z

przepisami ustawy o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt zostanie 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 rozporządzenia nie wymaga konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Przedmiot niniejszej regulacji jest objęty prawem Unii Europejskiej i stanowi wykonanie wyroku Trybunału 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.