

UZASADNIENIE

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 usprawnienia procedur wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych i usunięcia występujących rozbieżności podnoszonych przez wymienione instytucje przygotowano projekt ustawy.

Projekt ustawy wprowadza zmiany do następujących ustaw:

- 1) z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.);
- 2) z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.);
- 3) z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.);
- 4) z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.);
- 5) z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.).

W obowiązującej ustawie – Prawo o ruchu drogowym w art. 64 określony jest obowiązek posiadania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, rodzaje zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, kompetencje organów uprawnionych do ich wydawania oraz pojazdy zwolnione z obowiązku posiadania zezwolenia. Tryb i warunki wydawania zezwoleń normuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych (Dz. U. Nr 267, poz. 2660). Natomiast opłaty za przejazdy po drogach publicznych pojazdu nienormatywnego i kary za przejazd po drogach publicznych bez zezwolenia określa ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Obowiązujący art. 64 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym określa, że zezwolenie wydawane jest na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych, na czas określony, nieokreślony lub na jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie. Starosta wydaje zezwolenia:

- na czas nieokreślony na przejazdy nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego lub pojazdu specjalnego, których szerokość nie przekracza 3,5 m, natomiast masa całkowita, naciski osi, długość i wysokość są normatywne,
- na czas określony dla pojazdu nienormatywnego, którego długość jest większa od dopuszczalnej, określonej w przepisach określających warunki techniczne pojazdów, nie więcej niż o 2 m, a szerokość nie przekracza 3,20 m, natomiast masa całkowita, naciski osi i wysokość są normatywne.

Zezwolenie na jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie wydaje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna na przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych innych niż wyżej przedstawione. W przypadku pojazdu przekraczającego granicę państwa przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zezwolenia na jednokrotny przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie wydaje naczelnik urzędu celnego.

Projekt ustawy dokonuje zmiany w podziale tych kompetencji, stwarzając możliwość wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych przez organy uprawnione dotychczas: Starostę, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, naczelnika urzędu celnego, jak również wprowadza możliwość wydawania ich przez zarządcę drogi oraz prezydenta miasta na prawach powiatu.

Przedmiotowy projekt ustawy wprowadza do art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicję pojęć – pojazd nienormatywny oraz pilot.

W pkt 35a zdefiniowane zostało pojęcie pojazd nienormatywny, które obecnie jest określone w ustawie o drogach publicznych. W związku z tym, że projekt ustawy przenosi przepisy dotyczące opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych oraz kar za przejazd bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu z ustawy o drogach publicznych do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zasadnym jest dodanie w wyżej wskazanym przepisie ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojęcia pojazd nienormatywny. Pojazd nienormatywny jest 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 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wprowadzenie tej definicji powoduje

uchylenie obecnej regulacji w art. 61 ust. 11 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która jest powtórzeniem wyżej wskazanego pojęcia (określa parametry pojazdu nienormatywnego).

W pkt 35b zdefiniowany został pilot jako osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu. W ten sposób projekt ustawy określa uprawnienia pilota do pilotowania pojazdów. W kolejnym artykule projekt ustawy wprowadza do art. 6 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisy, które będą uprawniały funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu oraz pilota do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze (punkty 11 i 12). Wprowadzony pkt 11 zapewni funkcjonariuszom Biura Ochrony Rządu ustawowe uprawnienie, które będzie mogło być realizowane w zakresie niezbędnym do wykonywania przez nich zadań ochronnych. Natomiast dodany w pkt 12 pilot nadane uprawnienie będzie mógł realizować tylko podczas wykonywania czynności związanych z pilotowaniem przejazdu pojazdu nienormatywnego. Osoba będąca pilotem pojazdu nienormatywnego będzie musiała ukończyć szkolenie organizowane przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. W tym celu projekt ustawy zmienia obecne brzmienie art. 3a ustawy, przez dodanie do katalogu osób objętych szkoleniem, również pilota. Pilotowania przejazdu przez pilota będzie wymagał pojazd, który ma przekroczone wielkości określone w projektowanym art. 64 ust. 1 pkt 3, tj. w zakresie: długości – 23,00 m, szerokości – 3,20 m, wysokości – 4,30 m oraz rzeczywistej masy całkowitej – 60 t.

Projekt ustawy wprowadza nowe brzmienie pkt 14 w ust. 2 art. 129, nadając uprawnienia Policji do pilotowania wszystkich pojazdów, z zastrzeżeniem pojazdów nienormatywnych. Oznacza to, że pojazdy nienormatywne będą pilotowane przez pilota, niebędącego funkcjonariuszem Policji. Natomiast Policja będzie pilotowała inne pojazdy oraz nadzorowała przejazd pojazdów nienormatywnych posiadających zezwolenie kategorii VII o największych przekroczeniach dopuszczalnych parametrów technicznych pojazdów, stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu drogowego, w ramach wykonywania zadań nałożonych przepisami ust. 1 w art. 129 ustawy. Dotychczasowe brzmienie tego przepisu umożliwiało pilotowanie pojazdów, których wymiary, masa lub naciski osi przekraczały określone wielkości, a pilotowanie takie odbywało się za opłatą. Obecnie opłaty z tego tytułu ustalane są na podstawie rzeczywistych kosztów poniesionych przez Policję, obejmują koszty osobowe i eksploatacyjne pojazdów służbowych Policji. Nowe brzmienie pkt 14 w ust. 2 art. 129 ustawy nie przewiduje opłat, ponieważ uprawnienie do pilotowania innych pojazdów przez Policję będzie realizowane

w ramach wykonywania zadań służbowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach.

Ponadto projekt ustawy uchyla ust. 5 w art. 129 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz dodaje do upoważnienia w art. 64i ust. 2 projektowanej ustawy ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Takie rozwiązanie zapewnia wydanie rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków i sposobu pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych. Pilotowanie ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz ułatwienie rozpoznawalności przejazdu tego pojazdu przez innych uczestników ruchu drogowego. Regulacja nie obejmuje pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ Minister Obrony Narodowej określi wymagania w tym zakresie na podstawie upoważnienia zawartego ust. 4 w art. 64i.

Przepisy projektu dodają ust. 15 i 16 w art. 61 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, które wprowadzają przy przewozie drewna zasadę ustalania rzeczywistej masy całkowitej pojazdu na podstawie iloczynu jego objętości i normatywnej gęstości właściwej dla danego drewna. Nowe przepisy ustalają delegację dla ministrów właściwych do spraw: środowiska i gospodarki w porozumieniu z ministrem do spraw transportu do wydania przepisów wykonawczych. Delegacja ma na celu określenie parametrów gęstości drewna w zależności od jego gatunku, rodzaju oraz postaci w jakiej jest przewożone (uwzględniając w szczególności gatunki drewna mające zastosowanie w przemyśle i budownictwie). Wydany akt wykonawczy pozwoli na ustalanie rzeczywistej masy całkowitej przewożonego drewna na podstawie jego objętości określonej przy jego załadunku. Takie rozwiązanie ułatwi przewoźnikom kalkulację możliwości transportowych, jak i właściwe załadowanie pojazdów odpowiednio do parametrów technicznych, tak aby przedmiotem wykroczeń popełnianych przez przewoźników nie były przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi. Jednocześnie rozwiązanie to ograniczy negatywny wpływ przewozu drewna pojazdami nienormatywnymi na stan techniczny nawierzchni dróg publicznych, po których przewóz drewna się odbywa.

Dodatkowo projektowany ust. 17 w art. 61 stwarza dla ministra właściwego do spraw transportu fakultatywną możliwość określenia w drodze rozporządzenia sposobu przewozu ładunku, a w szczególności jego mocowanie na pojeździe ze względu na ochronę środowiska naturalnego oraz zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie przejazdów pojazdów nienormatywnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Zgodnie z nowym art. 64 ust. 1 pkt 1 ruch tych pojazdów dozwolony będzie na podstawie uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd pojazdu nienormatywnego wydanego przez właściwy organ wojskowy. Przejazd kolumny pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej składającej się z powyżej 5 pojazdów również wymagał będzie uzyskania zezwolenia wojskowego (dodany ust. 6a w art. 32). W ten sposób przejazd pojazdu nienormatywnego oraz kolumny pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej zostanie wyłączony spod obowiązywania nowych art. 64a – 64d. Projekt uchyla obecną delegację do wydania aktów wykonawczych dla Ministra Obrony Narodowej uregulowaną w art. 32 ust. 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zastępuje ją delegacją wprowadzoną w projektowanym art. 64i ust. 4, na podstawie której Minister Obrony Narodowej określi: organy wojskowe właściwe do wydawania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy, sposób i tryb wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy, wzór zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy oraz wzory dokumentów związanych z jego wydaniem, sposób organizacji i oznakowania kolumn pojazdów, warunki i sposób pilotowania pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz oznakowanie i wyposażenie pojazdu pilotującego. Projektowane przepisy pozwolą na zapewnienie wysokiego standardu przejazdu pojazdu nienormatywnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i sprawności wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy tych pojazdów. Zmiany przepisów w art. 31 ust. 1 pkt 7, w art. 32 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym mają charakter porządkowy, wprowadzając zamiast „pojazdów jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej”, używanych dotychczas w ustawie, pojęcie „pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”.

Projektowane zmiany w art. 62 ust. 3, art. 63 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym mają również charakter porządkowy i zastępują użyte w ustawie pojęcie – „straży pożarnej”, na pojęcie „jednostek ochrony przeciwpożarowej”. Natomiast zmiana ust. 4b w art. 62 jest konsekwencją nowych rozwiązań przyjętych w art. 64d. Dodanie ust. 6 i 7 w art. 63 nadaje oddzielne upoważnienia dla Ministra Obrony Narodowej (ust. 6) oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych i Ministra Sprawiedliwości (ust. 7) do określenia warunków przewozu osób pojazdami, o których mowa w art. 63 ust. 4 ustawy. Obecnie upoważnienie takie istnieje w art. 64 ust. 7 pkt 2 ustawy, na podstawie którego delegacja do wydania rozporządzenia była delegacją łączną.

Przejazd pojazdu nienormatywnego zgodnie z projektowanymi przepisami art. 64 – 64i dozwolony będzie po uzyskaniu zezwolenia odpowiedniej kategorii na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych wydawanego na wniosek podmiotu ubiegającego się o jego wydanie, przez uprawniony organ, po dokonaniu opłaty, w formie decyzji administracyjnej. Przepisy te poszerzają katalog zezwoleń do siedmiu kategorii (które określał będzie załącznik do ustawy – Prawo o ruchu drogowym), wobec trzech rodzajów zezwoleń dostępnych obecnie. W przypadku pojazdu nienormatywnego należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej jego przejazd będzie dozwolony pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy wydanego przez właściwy organ wojskowy. Ponadto przejazd pojazdu nienormatywnego zgodnie z przepisami projektu będzie wymagał:

- przestrzegania warunków przejazdu określonych w zezwoleniu,
- pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego przez pilota w przypadku przekroczenia jednego z parametrów technicznych określonych w projektowanym art. 64 ust. 1 pkt 3 (długości – 23,00 m, szerokości 3,20 m, wysokości 4,30 m oraz rzeczywistej masy całkowitej – 60,0 t),
- zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem nienormatywnym.

Zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego nie zwalnia kierującego tym pojazdem z obowiązku stosowania się do znaków drogowych odnoszących się do masy, nacisków lub wymiarów pojazdu, zastosowanych w organizacji ruchu na drogach publicznych, ponieważ taki wymóg wynika bezpośrednio z przepisów art. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, chyba że:

- właściwy zarządca drogi w kategorii V i VI – w warunkach przejazdu przez most lub wiadukt określi inne niż wynikające ze znaku drogowego (art. 64c ust. 10),
- organ wydający zezwolenie w kategorii VII – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – w warunkach przejazdu w zezwoleniu na przejazd pojazdem nienormatywnym określi możliwość niestosowania się do wskazanego znaku (art. 64d ust. 10 pkt 5).

Ponadto projektowany art. 64 ust. 4 nakłada obowiązek prowadzenia rejestru wydanych zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego przez organy wydające zezwolenia. Projekt ustawy określa otwarty katalog danych jakie powinny być umieszczone w rejestrze wydanych zezwoleń. Obowiązek ten nie dotyczy organów wojskowych wydających zezwolenia wojskowe na przejazd drogowy.

Projektowany przepis ust. 3 w art. 64 zobowiązuje kierowcę pojazdu nienormatywnego do posiadania przy sobie i okazania uprawnionym organom kontroli zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego lub w przypadku zezwoleń kategorii pierwszej jego wypisu. Nieokazanie tych dokumentów uznawane będzie jako wykonywanie przejazdu pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia. Z tych względów projekt ustawy w art. 1 pkt 10 dodaje pkt 2b w art. 129 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ponadto nowe przepisy projektu ustalają podstawy odmowy wydania zezwolenia dla zezwoleń kategorii III – VI (art. 64c ust. 2) oraz dla zezwoleń w kategorii VII (art. 64d ust. 2). Przesłankami warunkującymi wydanie zezwolenia w kategorii III – VI jest niepodzielność ładunku, brak możliwości przewozu pojazdem, którego wymiary, masa, naciski osi wraz z ładunkiem są dopuszczalne. Z powodu, że w kategorii VII pojazdy nienormatywne w największym stopniu negatywnie oddziałują na stan techniczny dróg, to wydanie zezwolenia oprócz spełnienia warunku niepodzielności wymagało będzie spełnienia jeszcze innych warunków (art. 64d ust. 2), takich jak: brak możliwości jego przewozu pojazdami normatywnymi, uzyskanie zgody na przejazd właściwego zarządcy drogi, istnienie możliwości wyznaczenia trasy przejazdu zapewniającej bezpieczeństwo oraz efektywność ruchu drogowego.

Minister właściwy do spraw transportu w celu ujednoczenia procedury wydawania zezwoleń oraz dla sprawnej ich dystrybucji w rozporządzeniu określi szczegółowe warunki, sposób i tryb wydawania zezwoleń uwzględniając w tym warunki przejazdu pojazdu lub zespołu pojazdów, wymagania i stan techniczny dróg (które umożliwiają wyznaczenie trasy przejazdu) oraz wzory dokumentów związanych z wydawaniem zezwoleń. Zgodnie z delegacją w art. 64h minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru producenta blankietów zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych. Określi także warunki ich dystrybucji, co niewątpliwie usprawni procedurę wydawania zezwoleń.

Nowy podział kompetencji do wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego uzależniony od kategorii zezwolenia przyznaje uprawnienia do wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego następującym organom:

- 1) zarządcy drogi (na odcinek drogi pozostający w jego własności):
 - w kategorii I – na drogi gminne, powiatowe lub wojewódzkie wskazane w zezwoleniu dla pojazdu nienormatywnego:

- przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
 - przy szerokości, długości, wysokości oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej;
- 2) staroście (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:
 - przy przekroczeniach dopuszczalnej szerokości nie więcej niż 3,50 m,
 - 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:
 - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
 - 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,
 - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
 - przy naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych;
- 3) Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad:
- w kategorii IV – na drogi krajowe dla pojazdu nienormatywnego:
 - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
 - 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,
 - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
 - przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
 - przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,

- w kategorii V – na drogi publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla pojazdu nienormatywnego:
 - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
 - 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,
 - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
 - przy naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla tych dróg,
 - 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:
 - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
 - 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,
 - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
 - przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
 - przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej niż 60 t,
 - w kategorii VII – na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po wyznaczonej trasie na terytorium RP dla pojazdu nienormatywnego, którego parametry są większe niż wymienione powyżej w kategoriach I – VI; po uzgodnieniu planowanej trasy przejazdu z innymi zarządcami dróg, po których przejazd będzie realizowany;
- 4) naczelnikowi urzędu celnego, w przypadku, gdy pojazd nienormatywny przekracza granicę Rzeczypospolitej Polskiej, przy przekroczonych parametrach dopuszczalnych i nie większych niż:
- 11,5 t dla nacisków osi,
 - 3,20 m dla szerokości,
 - 15,0 m dla długości pojedynczego pojazdu i 30,0 m dla zespołu pojazdów. W przypadku pojazdu o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m.
 - 4,30 m dla szerokości,

i wymienionych w kategorii III – IV;

- 5) prezydentowi miasta na prawach powiatu – w kategorii VII – na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po wyznaczonej trasie na terytorium RP dla pojazdu nienormatywnego, którego parametry są większe niż wymienione powyżej w kategoriach I – VI, jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową.

Zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego w I kategorii jest jednym z nowych rozwiązań zastosowanych w projekcie ustawy, które stworzy duże udogodnienia w realizacji przewozów pojazdami o przekroczonym nacisku osi, w odniesieniu dla dróg gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich, które na drodze krajowej są pojazdami normatywnymi nieprzekraczającymi nacisków dla tej kategorii drogi. Zezwolenie w tej kategorii będzie wydawane na podmiot wskazany we wniosku o wydanie zezwolenia wraz z wypisami w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych określonych we wniosku o wydanie zezwolenia. W kategorii II zezwolenie będzie mógł uzyskać podmiot wykonujący przejazd nienormatywny pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej. Natomiast w kategorii od III do VII zezwolenie będzie mogło być wydane dla zainteresowanego podmiotu, w szczególności wykonującego przejazd drogowy, organizatora transportu, spedytora, załadowcy, nadawcy, odbiorcy lub też posiadaczowi pojazdu nienormatywnego. Zezwolenia kategorii od III do VI wydawane będą w celu przewozu ładunków niepodzielnych.

W kategorii VII zezwolenia będą wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych w wyznaczonym czasie, na trasie wyznaczonej w zezwoleniu, którego ruch ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, jest niemożliwy na podstawie zezwoleń kategorii od I do VI.

Projekt różnicuje okresy na jakie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego będą wydawane. Podmiot ubiegający się o wydanie zezwolenia będzie mógł wskazać we wniosku termin, w jakim chce korzystać z zezwolenia. Ponadto podmiot składający wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego będzie obowiązany do dołączenia do tego wniosku dowodu opłaty za wydanie zezwolenia.

Projekt daje możliwość, w zależności od kategorii, wydania zezwolenia ważnego od miesiąca do 24 miesięcy. Poszczególne okresy ważności zezwoleń wynoszą:

- w kategorii I – miesiąc, sześć miesięcy lub dwanaście miesięcy,

- w kategorii II – dwanaście miesięcy,
- w kategorii III – VI – miesiąc, sześć miesięcy, dwanaście miesięcy lub dwadzieścia cztery miesiące,
- w kategorii VII – na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego do 14 dni, a na wielokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego do 30 dni.

Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii I wydawane będą bez wskazania pojazdów, którymi wykonywany będzie przejazd. Rozwiązanie takie zapewni efektywne wykorzystanie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego uzyskanych przez przedsiębiorcę oraz nie wpłynie znacząco na koszty prowadzonej działalności transportowej. Natomiast w przypadku zezwoleń w kategorii od II do VI wymagane jest wskazanie pojazdu, którym wykonywany będzie przejazd. W zezwoleniach w kategorii VII wskazuje się: okres na jaki zostało wydane zezwolenie, trasę przejazdu, liczbę przejazdów, informację o pojeździe oraz warunki przejazdu (jeżeli zostały określone).

Przepisy projektu ustawy określają nieuregulowane dotychczas terminy wydawania zezwoleń, od 3 do 14 dni w zależności od kategorii zezwolenia. Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii od I do VI będą wydawane bez zbędnej zwłoki po uiszczeniu opłaty. W kategorii pierwszej zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego będą wydawane nie później niż w terminie 7 dni roboczych, a w kategoriach od II do VI nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku. Zezwolenia w kategorii VII będą wydawane nie później niż w terminie 14 dni roboczych, po uiszczeniu opłaty oraz po uzgodnieniu trasy przejazdu z innymi zarządcami dróg. Jeżeli przejazd pojazdu w wyżej wskazanej kategorii wymaga przystosowania infrastruktury drogowej położonej na trasie przejazdu, termin wydania zezwolenia przez GDDKiA może ulec przedłużeniu do 30 dni, po uprzednim powiadomieniu wnioskującego. W przypadku gdy zainteresowany podmiot złoży wniosek o wydanie zezwolenia w kategorii od III do VI, ładunek jest podzielny i może być przewieziony pojazdami których masa, naciski osi oraz wymiary wraz z ładunkiem są dopuszczalne, zezwolenia nie wydaje się, a wniesioną opłatę zwraca składającemu wniosek. W kategorii VII wniesiona opłata za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego jest również zwracana, w przypadku gdy organ wydający nie wyda zezwolenia.

Dodatkowym obowiązkiem dla podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym posiadającym zezwolenie w kategorii V lub VI, którego trasa prowadzi przez wiadukt lub

most, będzie obowiązek zawiadomienia pisemnie o terminie i trasie planowanego przejazdu zarządcy drogi właściwego dla tego mostu lub wiaduktu w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7 dzień będzie ostatecznym terminem wpływu zawiadomienia do tego zarządcy. Zarządca drogi w terminie 3 dni przed datą planowanego przejazdu, będzie zobowiązany do potwierdzenia przyjęcia zawiadomienia i jeżeli będzie taka potrzeba może również określić warunki przejazdu, albo gdy stan techniczny mostu lub wiaduktu wyklucza taki przejazd, będzie mógł zgłosić sprzeciw. W warunkach przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt właściwy zarządca drogi będzie mógł określić zależnie od potrzeb ograniczenia w zakresie ruchu pojazdu nienormatywnego (np. ograniczenie prędkości przejazdu przez most lub wiadukt, ograniczenie lub zakaz ruchu innych pojazdów na tym obiekcie), sposobu przejazdu (np. po określonym pasie ruchu lub w osi jezdni, przeciągania przyczepy przez most lub wiadukt przy użyciu liny, przejazd objazdem w poziomie szyn przy omijaniu wiaduktu nad linią kolejową) oraz przystosowania obiektu do przejazdu (dodatkowe podparcie przęsła). Sprzeciw będzie mógł być zgłoszony przez zarządcę drogi w przypadku, gdy stan sprawności technicznej obiektu inżynierskiego określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego nie będzie umożliwiał przejazdu pojazdu nienormatywnego. Projektowane przepisy zabraniają wykonywanie przejazdu pojazdem nienormatywnym przez most lub wiadukt niezgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę drogi lub gdy zgłosił on sprzeciw.

Do zezwoleń w kategorii VI organ wydający zezwolenie będzie obowiązany dołączyć wykaz dróg krajowych, po których realizowany będzie przejazd. Ułatwi to przewoźnikowi posiadającemu zezwolenie w wyżej wskazanej kategorii ustalenie trasy, po jakiej może zrealizować przejazd pojazdem nienormatywnym (o rzeczywistej masie całkowitej nie przekraczającej 60 t i o naciskach osi nie przekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t).

Przepisy projektu wprowadzają w kategorii VII obowiązek uzgodnienia trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego dla zarządcy drogi właściwego dla drogi, po której przejazd będzie realizowany, w terminie 3 dni roboczych od dnia otrzymania pisemnego zapytania organu wydającego zezwolenie. Przy uzgadnianiu trasy przejazdu właściwy zarządca drogi, powinien uwzględnić warunki przejazdu i stan techniczny dróg. Projekt określa koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego, do których należą koszty dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu pojazdu nienormatywnego, dostaw, usług i robót wskazanych w zezwoleniu przez organ wydający.

Projektowany art. 64d ust. 8 zawiera otwarty katalog przykładowych kosztów. Wydatki te będą musiały być poczynione zgodnie z warunkami określonymi przez organ i pokryte we własnym zakresie przez podmiot wykonujący przejazd. Projektowany przepis stwarza możliwość wykonania przystosowania trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego w zakresie wskazanym w zezwoleniu przez odpowiedni podmiot na rzecz dokonującego przejazdu nienormatywnego i obciążenia dokonującego przejazdu kosztami z tego tytułu.

Wniesienie opłaty za zezwolenie przez podmiot składający wniosek będzie warunkować jego wydanie i wyeliminuje potrzebę dochodzenia należności z tego tytułu. Nowe stawki opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego będą miały charakter kroczący, ulegając zwiększeniu w kolejnym roku kalendarzowym. Projekt ustawy określa stawki maksymalne za wydanie zezwolenia, które będą podlegały corocznemu wzrostowi o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”. W projektowanych przepisach zostanie umieszczone upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w rozporządzeniu wysokości obowiązujących stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego dla zezwoleń poszczególnych kategorii z uwzględnieniem okresu na jaki będą wydane. Umożliwi to uzyskanie zezwolenia z różnym okresem jego ważności (od miesiąca do 24 miesięcy). Maksymalne wysokości stawki kwotowe opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego będą wynosiły w:

- | | |
|---|----------------|
| 1) kategorii I | – do 240 zł; |
| 2) kategorii II | – do 120 zł; |
| 3) kategorii III | – do 2 400 zł; |
| 4) kategorii IV | – do 3 600 zł; |
| 5) kategorii V | – do 4 300 zł; |
| 6) kategorii VI | – do 5 800 zł; |
| 7) kategorii VII, na jednokrotny przejazd pojazdu | – do 2 000 zł. |

Opłata za wydanie zezwolenia w kategorii I, stanowić będzie wysokość iloczynu liczby wypisów i stawki opłaty za zezwolenie ustalonej dla kategorii I określonej w akcie wykonawczym na podstawie upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu zawartego w projektowanych przepisach (art. 64f ust. 3). Natomiast opłata za

wydanie zezwolenia w kategorii od II do VI będzie równa stawce opłaty za wydanie zezwolenia określonej w wyżej wymienionym akcie prawnym w zależności od okresu, na jaki będzie wydane zezwolenie. W kategorii VII opłata za wydanie zezwolenia ustalana będzie zgodnie z wzorem:

$$O_n = p_j + (n - 1) \times 0,8 \times p_j,$$

gdzie:

O_n – oznacza wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na wielokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego,

n – oznacza liczbę przejazdów pojazdu nienormatywnego,

p_j – oznacza stawkę opłaty za zezwolenie na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego,

na podstawie stawki opłaty za zezwolenie na jednokrotny przejazd w tej kategorii określonej przepisami przywołanego aktu wykonawczego.

Opłaty za wydanie zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego pobrane przez zarządcę drogi i starostę w kategorii od I do III przekazywane będą do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego.

Natomiast opłaty pobrane przez naczelnika urzędu celnego za zezwolenia w kategorii III przekazywane będą do budżetu powiatu właściwego ze względu na siedzibę naczelnika urzędu celnego. Z uwagi na fakt, że wydawane zezwolenie kategorii III uprawnia do przejazdu pojazdem nienormatywnym po wszystkich drogach publicznych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej i wielkość opłaty jest uzależniona od okresu ważności tego zezwolenia, dlatego też podział pobranej opłaty między wszystkich zarządców dróg każdej z kategorii nie ma ekonomicznego uzasadnienia. W przypadku gdyby kwota np. 2 000 zł pobranej przez naczelnika urzędu celnego opłaty za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III była dzielona dla około 3 000 jednostek samorządu terytorialnego zarządzających drogami, to do jednostki samorządu trafiałyby środki finansowe w kwocie około 0,66 zł, a koszty obsługi księgowej i wykonania przelewów ponosiłby budżet państwa. Ponadto organ wydający zezwolenie, w tym przypadku naczelnik urzędu celnego, nie jest w stanie ustalić, ani kategorii dróg, po której wykonywany będzie przejazd pojazdu nienormatywnego w ramach tego zezwolenia, jak i ilości kilometrów przejechanych w okresie ważności zezwolenia, aby odpowiednio podzielić środki i przekazać do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Wobec powyższego takie

rozwiązanie zostało przyjęte ze względu na brak możliwości racjonalnego podziału pobranej opłaty.

Opłaty za wydanie zezwolenia w kategorii od IV do VII pobrane przez naczelnika urzędu celnego i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad będą przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

Od pobranych opłat za wydanie zezwolenia urzędy celne będą otrzymywały prowizję, w wysokości 12 % opłaty za zezwolenie, która będzie stanowić dochód budżetu państwa. Urzędy celne po odliczeniu prowizji, pozostałą część opłaty za zezwolenie będą przekazywały, w terminie 4 dni po każdym kolejnych 10 dnia miesiąca, odpowiednio do budżetu powiatu właściwego ze względu na siedzibę naczelnika urzędu celnego (za wydane zezwolenia kategorii III), albo na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (za wydane zezwolenia kategorii IV).

Wprowadzona stawka 12 % prowizji od opłaty za wydanie zezwolenia jest wielkością stosowaną obecnie na podstawie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 kwietnia 2002 r. w sprawie określenia wysokości prowizji od opłat drogowych i kar pieniężnych pobieranych przez urzędy celne oraz sposobu jej pobierania i rozliczania z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad (Dz. U. Nr 47, poz. 441), wydanego z upoważnienia w art. 40b ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, który w przepisach projektu ustawy zostanie uchylony w art. 2 pkt 9. Wskazanie wysokości prowizji bezpośrednio w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie będzie powodowało konieczności wydawania rozporządzenia w tym zakresie.

Projektowany przepis art. 64 wyłącza obowiązek stosowania przepisów art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art.64a – 64d wobec:

- autobusów (w zakresie nacisków osi),
- pojazdów, których szerokość i długość bez ładunku nie jest większa od dopuszczalnych, przewożących ładunek na zasadach określonych w art. 61 ust. 6, 8 i 9 ustawy,
- pojazdu biorącego udział w akcjach ratowniczych oraz w likwidacji skutków klęsk żywiołowych,

- pojazdu zarządu drogi,
- pojazdu Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej związanego z wykonywaniem zadań tych służb.

Przepisy projektu ustawy dają możliwość ministrowi właściwemu do spraw transportu zwolnienia, w drodze decyzji administracyjnej, z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, podmiotu wykonującego przejazd w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej, pod warunkiem uzyskania zgody na przejazd zarządcy drogi właściwego dla trasy przejazdu. Zwolnienie będzie następowało na wniosek zainteresowanego podmiotu wykonującego przejazd i właściwego organu państwowego, samorządowego lub organizacji humanitarnej. W art. 5 projektu proponuje się wprowadzenie zmiany w ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.), polegającej na zwolnieniu z opłaty skarbowej decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, wykonującego przejazd w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej. Obecnie przepisy art. 13 ustawy o drogach publicznych dają jedynie możliwość zwolnienia z opłat za przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych, a zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego wydawał właściwy organ. Dotychczas minister właściwy do spraw transportu nie wydał żadnej decyzji zwalniającej z opłat za przejazd pojazdu nienormatywnego.

Przepisy projektu w dziale V po rozdziale 3 dodają rozdział 4 do ustawy – Prawo o ruchu drogowym „Kary pieniężne za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu”. Nowe przepisy dodanych art. 140aa – 140ae w przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu określają tryb postępowania w sprawie nałożenia kar oraz ich wysokości. Kary pieniężne nakładane będą w formie decyzji administracyjnej przez uprawniony organ (Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, Straż Graniczną, Służbę Celną lub zarządcę drogi), właściwy ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli. Postępowanie w sprawie nałożenia kary będzie wszczynane wobec podmiotu wykonującego przejazd. Przepisy projektu dają możliwość wszczęcia takiego postępowania również wobec organizatora transportu, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, spedytora, którzy wykonują inne czynności związane z przewozem drogowym,

o ile dowody jednoznacznie wskazują, iż miały one wpływ lub godziły się na wykonywanie przewozu bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami podanymi w nim.

W dotychczas obowiązujących przepisach – ustawa o drogach publicznych – wysokość kar pieniężnych określona jest w załączniku do tej ustawy, natomiast nowe przepisy ustalają wysokość kar pieniężnych jako stałą wartość w zależności od rodzaju naruszenia, która wynosi odpowiednio:

- 1 500 zł – za brak zezwolenia w kategorii I i II,
- 6 000 zł – za brak zezwolenia w kategoriach od III do VI,
- 15 000 zł – za brak zezwolenia w kategorii VII,
- 5 000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt bez potwierdzonego zawiadomienia zarządcy drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 8,
- 3 000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt niezgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 8,
- 6 000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt przy zgłoszonym przez zarządcę drogi sprzeciwie, o którym mowa w art. 64c ust. 9,
- 6 000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu podanych w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII.

Projektowane przepisy przewidują możliwość niewszczywania postępowania w sprawie nałożenia kary, a wszczęte postępowanie umorzyć w sytuacji, gdy podmiot wykonujący przejazd spełni warunki określone w projektowanym art. 140aa ust. 4 pkt 1 projektowanej ustawy. Nowym rozwiązaniem jest możliwość nienakładania kary pieniężnej w przypadku przekroczenia nacisku osi przez pojazd przewożący drewno lub sypki ładunek w sytuacji, gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu nie przekracza parametrów przewidzianych dla danej drogi oraz mieści się w ramach dopuszczalnej masy całkowitej dla danego pojazdu. Ma to szczególne znaczenie, ponieważ w projekcie ustawy wprowadzono przepis, że pomiaru masy przewożonego drewna dokonuje się w oparciu o jego objętość i normatywną gęstość właściwą. Organ kontroli (Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna, Służba Celną oraz zarządca drogi) w przypadku stwierdzenia, że wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej bez wojskowego zezwolenia na przejazd drogowy lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu nie wszczyna postępowania, a wszczęte umarza i powiadamia właściwy terytorialnie do miejsca

przeprowadzenia kontroli organ Żandarmerii Wojskowej. Organ Żandarmerii Wojskowej sporządza wniosek o wszczęcie postępowania dyscyplinarnego do dowódcy jednostki wojskowej organizującej przejazd drogowy lub do jego przełożonego.

Od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej, przysługiwało będzie odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który tę karę wymierzył, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. Projekt ustawy przewiduje obowiązek uiszczenia kary w formie przekazu na wskazany w decyzji rachunek bankowy w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się ostateczna. Wszelkie koszty związane z uiszczeniem kary pokrywać będzie obowiązany podmiot, a w razie uchylania się od zapłaty, kara podlegała będzie przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Projekt ustawy określa przedawnienie obowiązku uiszczenia kary z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym kara powinna zostać uiszczona.

Jeżeli podczas kontroli stwierdzone zostanie naruszenie u zagranicznego podmiotu mającego siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych, kontrolujący będzie obowiązany do pobrania kaucji w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej. Projekt przewiduje możliwość uiszczenia kaucji podczas kontroli na drodze w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania lub za pomocą karty płatniczej. Kaucję będzie można uiścić także w terminie późniejszym w formie przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary. Koszty takiego przelewu ponosił będzie obowiązany podmiot. W przypadku uiszczenia kaucji w terminie późniejszym osoba przeprowadzająca kontrolę na drodze będzie kierować lub usuwać pojazd na koszt podmiotu wykonującego przewóz drogowy na najbliższy przystosowany parking strzeżony, do czasu uiszczenia przez zagraniczny podmiot kaucji. W tym zakresie stosowany będzie art. 130a ust. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Kaucja przekazywana będzie na rachunek bankowy, określony w decyzji o nałożeniu kary, w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna. W przypadku gdy wysokość nałożonej kary jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, to różnica zwracana będzie na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił, w terminie 7 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji lub orzeczenia uchylającego decyzję o nałożeniu kary pieniężnej.

Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem pojazdów nienormatywnych ponosił będzie wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym.

Wpływy z pobranych kar pieniężnych stanowiąc będą dochód odpowiednio jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły środki z kar będzie przekazywała je do Krajowego Funduszu Drogowego. Przekazane środki finansowe zostaną przeznaczone na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

Urzędy celne i wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego po odliczeniu 12 % prowizji od nałożonej kary, w terminie 4 dni po każdym kolejnych 10 dniach miesiąca, pozostałą część będą przekazywały do jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pobrana prowizja stanowić będzie dochód budżetu państwa.

Wprowadzona stawka 12 % prowizji od nałożonej kary pieniężnej, podobnie jak wysokość prowizji od pobranych opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, stanowi wielkość przeniesioną bezpośrednio z rozporządzenia z dnia 4 kwietnia 2002 r. przywołanego w uzasadnieniu niniejszego projektu ustawy. Prowizja ta stanowi również dochód budżetu państwa.

Zmiany ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.), ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) wprowadzone w art. 2 – 4 projektu związane są z przeniesieniem przepisów dotyczących opłat za przejazd pojazdu nienormatywnego i kar za przejazd takiego pojazdu bez zezwolenia do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a także z wprowadzaniem systemem poboru elektronicznych opłat drogowych.

Zaproponowane w art. 2 pkt 11 brzmienie art. 41 ustawy o drogach publicznych wprowadza jako zasadę ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t – stosownie do postanowień art. 3 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. UE. L 235 z 17.09.1996, str. 59; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 478). Natomiast proponowane przepisy ust. 2 i 3 w art. 41 zawierają wyjątki od ogólnej zasady ruchu

pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t – stosownie do postanowień art. 7 dyrektywy 96/53/WE, zgodnie z którym przedmiotowa 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. Na podstawie wyżej wymienionego art. 7 dyrektywy 96/53/WE na drogach gminnych, powiatowych i części wojewódzkich będzie dopuszczony ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t, ponieważ drogi te zasadniczo nie są przeznaczone do ruchu międzynarodowego pojazdów ciężkich. Drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, a także drogi krajowe, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t zostaną określone w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu.

Proponowana w projekcie ustawy data wejścia w życie nowych przepisów, 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 64h (który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia ustawy), wynika z potrzeby zastosowania okresu niezbędnego na przygotowanie przepisów wykonawczych, które zostaną wydane po wejściu w życie niniejszej ustawy z upoważnienia w: art. 61 ust. 16, art. 63 ust. 6 i 7 oraz art. 64i ust. 1 – 4. Wydane na tej podstawie akty wykonawcze określają:

- wysokość pobieranych stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego,
- wzór oraz warunki dystrybucji blankietów zezwoleń,
- sposób i tryb wydawania zezwoleń, w tym zezwoleń wojskowych,
- wzory zezwoleń oraz wzory dokumentów związanych z ich wydawaniem,
- warunki i sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych,
- wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotaż,
- warunki poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych, o których mowa w art. 64e ust. 1 pkt 5,

- gęstość gatunków drewna, które może być ładunkiem nienormatywnym dla zastosowań w budownictwie i przemyśle z uwzględnieniem jego rodzajów i postaci w jakiej jest przewożone,
- warunki przewozu osób, o których mowa w art. 64 ust. 4.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt ustawy był udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Na obecnym etapie prac żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad tym projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Projekt ustawy oddziałuje na:

- podmioty prowadzące działalność transportową,
- organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego,
- zarządców dróg,
- jednostki samorządu terytorialnego,
- organy celne.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego;
- 6) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 7) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 8) Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego;
- 9) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 10) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
- 11) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”;
- 12) Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
- 13) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce;
- 14) Związek Powiatów Polskich;
- 15) Związek Miast Polskich;
- 16) Unia Metropolii Polskich;
- 17) Polski Kongres Drogowy;

- 18) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 19) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 20) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 21) Związek Gmin Wiejskich;
- 22) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 23) Instytut Transportu Samochodowego.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski przez:

- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego:

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) przedstawił wraz z opinią własny projekt ustawy, który został przyjęty przez projektodawcę, ponieważ w szerszym zakresie uwzględnia problematykę związaną z przewozem ładunków nienormatywnych oraz posiada bardziej czytelną strukturę i redakcję zapisów. Przedstawiony przez opiniującego projekt ustawy zawiera wiele z rozwiązań przyjętych w ramach prac zespołu roboczego – powołanego przez Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusza Jarmuzewicza – przygotowującego projekt w resorcie, z uwzględnieniem stanowisk: środowiska przewoźników, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz przedstawicieli resortu. W obecnym projekcie przekazywanym do dalszego procedowania nie uwzględniono następujących propozycji opiniującego:

- zmiany brzmienia ust. 4b w art. 62 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dopuszczającego wydawanie zezwoleń dla zespołu pojazdów o liczbie pojazdów większej niż 2 pojazdy również w kategorii III – VI, zamiast tylko w kategorii VII. W projekcie resortowym zmiana w tym zakresie miała charakter wyłącznie merytoryczny wiążący ten przepis z właściwym nowelizowanym przepisem określającym wydawanie zezwoleń na przejazd w wyznaczonym czasie po wyznaczonej trasie. Jednocześnie należy stwierdzić, iż propozycja wykracza poza ustalenia zespołu roboczego wymienionego powyżej,
- wymagań dla wniosków o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii I – VII. Wymagania dla wniosków zostaną określone w przepisach wykonawczych, które zostaną wydane na podstawie

delegacji w art. 64h ust. 1 projektu ustawy z uwzględnieniem przedłożonych propozycji i będą przedmiotem odrębnej procedury legislacyjnej,

- 1-dniowego terminu wydawania zezwoleń w kategorii I – VI, stosownie do opinii wyrażonej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na spotkaniu w dniu 16 października 2009 r. – przeprowadzonego w związku z procedowanym projektem i otrzymanymi opiniami podmiotów – oraz do ustaleń zespołu roboczego przywołanego powyżej. Termin ten w projekcie ustawy dla zezwoleń w kategorii I – VI został przyjęty na 3 dni robocze zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami zespołu roboczego. Natomiast w kategorii VII proponowany termin 7 dni zastąpiono terminem 14 dni roboczych stosownie do opinii GDDKiA przedstawionej na ww. spotkaniu,
- zwiększenia dopuszczalnej szerokości pojazdu nienormatywnego w VI kategorii do 3,6 m dla drogi jednojezdniowej oraz do 4,0 m dla drogi dwujezdniowej. Przyjęto, iż w projekcie ustawy wartość szerokości dla kategorii III – VI dla wszystkich dróg będzie wynosiła 3,2 m,
- możliwości przedłużania ważności zezwolenia na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego w VII kategorii na kolejne 14 dni oraz zezwolenia na wielokrotny w tej kategorii na kolejne 30 dni. Przyjęto, iż zezwolenia na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego w VII kategorii będą wydawane z ważnością 14 dni bez możliwości przedłużania na kolejne 14 dni, a zezwolenia na wielokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego na 30 dni również bez możliwości przedłużania na kolejne 30 dni,
- obniżenia wysokości współczynnika z wartości 0,8 na 0,7 przy wyliczaniu opłaty za zezwolenie na wielokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii VII. Pozostawiono w projekcie ustawy wartość współczynnika 0,8 we wzorze do określenia stawki opłaty za wydanie zezwolenia na wielokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego w VII kategorii, mając na względzie również fakt, iż jest to wartość zgodna z wcześniejszymi ustaleniami zespołu roboczego.

Ponadto w projekcie ustawy:

- nadano – dodatkowo w stosunku do wnioskowanych zmian – kompetencje organu wydającego zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych w kategorii III – IV dla naczelnika urzędu celnego. Wystąpiono do Ministerstwa Finansów pismem nr TD-7sa-020(t.1)-19/09 z dnia 11 września 2009 r. o przekazanie

danych za lata 2007 i 2008 oraz I półrocze 2009 r. o ilości wydanych zezwoleń i nałożonych kar przez naczelników urzędów celnych, uzyskanych wpływach z tego tytułu oraz o opinię w zakresie celowości pozostawienia lub też nie, nadanych w obowiązujących przepisach uprawnień. W uzyskanej w piśmie nr PC-PC1-0311/85/PG/09/KPJ1749 z dnia 19 października 2009 r. odpowiedzi Szef Służby Celnej Jacek Kapica uznał za celowe pozostawienie naczelników jako organów uprawnionych do wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, przywołując w uzasadnieniu m.in., że służba celna posiada przeszkoloną w tym zakresie kadrę i warunki techniczne – wagi w granicznych oddziałach celnych – oraz stanowi dla przewoźnika najkrótszą drogę do uzyskania zezwolenia. W przekazanych danych Ministerstwo Finansów wskazuje, iż w 2007 r. zostały wydane 2664 zezwolenia, w 2008 r. – 2902, a w I półroczu 2009 r. – 1207, co stanowi odpowiednio: 11,4 %, 9,4 % oraz 6,8 % ilości zezwoleń wydanych przez GDDKiA. Wobec znacznej ilości wydawanych zezwoleń i takiej opinii Ministerstwa Finansów projektodawca pozostawia przepisy pozwalające na wydawanie zezwoleń także przez naczelnika urzędu celnego w kategorii III – IV, równoległe do innych uprawnień nadanych w tych kategoriach staroście i Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad,

- zmieniono przepisy tak, że zezwolenie w II kategorii daje uprawnienia do przejazdu po drogach publicznych, z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad, zamiast umożliwienia dojazdu do i z pola uprawnego po drodze gminnej, powiatowej lub wojewódzkiej. Zmianę przyjęto stosownie do opinii wyrażonej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na spotkaniu w dniu 16 października 2009 r. – przeprowadzonego w związku z procedowanym projektem i otrzymanymi opiniami podmiotów – w celu stworzenia możliwości poruszania się nienormatywnych pojazdów wolnobieżnych, ciągnika rolniczego albo zespołu składającego się z takiego pojazdu i przyczepy specjalnej również po drogach krajowych,
- dodano przepisy określające jednoznacznie warunki odmowy wydania zezwolenia dla kategorii I – VI oraz VII, które w obowiązujących przepisach są ujęte w § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów

nienormatywnych (Dz. U. Nr 267, poz. 2660) w celu zachowania przejrzystości wprowadzanej nowelizowanymi przepisami procedury wydawania zezwoleń,

- dodano obowiązek uzgodnienia trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego przez zarządcę drogi, po której planowany jest przejazd w terminie 3 dni roboczych dla zezwoleń w VII kategorii w celu usprawnienia procedury uzyskania zgody na przejazd.

– Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce:

Opiniujący w przekazanej opinii stwierdza, iż popiera projekt ustawy przedłożony przez OZPTD jako zawierający sugerowane przez stowarzyszenie uwagi i poprawki. Jednocześnie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) stwierdza, iż projekt jest spójny i zawiera rozwiązania uzgodnione przez zespół roboczy, pracujący nad projektem. W swojej opinii ZMPD wskazuje, iż kary za brak zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego powinny być w jednakowej wysokości, tj. 6 000 zł dla kategorii I – VII. W odniesieniu do tego zastrzeżenia projektodawca stwierdza, iż odmienna wysokość kary w VII kategorii została przyjęta w projekcie ustawy zgodnie z propozycją OZPTD i została pozytywnie oceniona przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, z uwagi na fakt, iż przejazd pojazdów nienormatywnych w tej kategorii w największym stopniu negatywnie oddziałuje na stan techniczny dróg publicznych ze względu na nacisk osi pojazdu powyżej 11,5 t oraz przekroczenie rzeczywistej masy całkowitej pojazdu powyżej 60 t. Przyjęte rozwiązania w zakresie zgłoszonego przez OZPTD projektu ustawy i odniesienie do nieuwzględnionych propozycji zostało przedstawione powyżej.

– Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego:

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego (OSPTN) w przekazanej opinii stwierdza, iż popiera projekt ustawy przedłożony przez OZPTD, jako spełniający oczekiwania stowarzyszenia, z zastrzeżeniem do wysokości proponowanej kary w VII kategorii w kwocie 15 000 zł. W opinii OSPTN proponowana kara jest zbyt wysoka. W odniesieniu do tego zastrzeżenia projektodawca stwierdza, iż wymieniona powyżej wysokość kary została przyjęta w projekcie ustawy zgodnie z propozycją OZPTD i została pozytywnie oceniona przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, z uwagi na fakt, iż przejazd pojazdów nienormatywnych w tej kategorii

w największym stopniu negatywnie oddziałują na stan techniczny dróg publicznych ze względu na nacisk osi pojazdu powyżej 11,5 t oraz przekroczenie rzeczywistej masy całkowitej pojazdu powyżej 60 t. Przyjęte rozwiązania w zakresie zgłoszonego przez OZPTD projektu ustawy i odniesienie do nieuwzględnionych propozycji zostało przedstawione powyżej.

- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji:

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji w odpowiedzi na przekazany projekt ustawy poinformowało, iż zakres zmian pozostaje poza obszarem działania wydziałów komunikacji i nie przedstawia opinii środowiska w tej sprawie.

- Związek Zawodowy Kierowców w Polsce:

Opiniujący zgłosił zastrzeżenia do terminu wydawania zezwoleń na ruch pojazdu nienormatywnego w kategorii I – VI jako niemożliwego do zachowania oraz do wysokości opłat. W opinii nie przedstawiono uzasadnienia swoich zastrzeżeń, jak i nie wniesiono propozycji merytorycznych zapisów w podnoszonych aspektach. Ustalony w projekcie ustawy termin wydawania zezwoleń w kategorii I – VI – bez zbędnej zwłoki i nie później niż w ciągu 3 dni roboczych, jest terminem ustalonym w ramach prac zespołu roboczego – powołanego przez Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusza Jarmuziewicza – przygotowującego projekt w resorcie, z uwzględnieniem stanowisk: środowiska przewoźników, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz przedstawicieli resortu.

W odniesieniu do stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego należy stwierdzić, że ich wysokość przyjęta w projekcie ustawy jest wynikiem uzgodnień przeprowadzonych w ramach prac ww. zespołu roboczego, w których uwzględniono wysokość jednostkowej wartości opłaty za wydanie zezwolenia – wahającej się w latach 2007 i 2008 oraz w I półroczu 2009 r. w przedziale 534 – 615 zł za przejazd jednorazowy – uzależnionej dotychczas również od długości trasy przejazdu.

- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich:

Opiniujący zgłosił uwagi o charakterze redakcyjnym, które odnosiły się do projektu poprzedniego brzmienia przepisów oraz propozycje wydłużenia terminu wydawania zezwoleń do 7 i 14 dni. W projekcie ustawy przyjęto termin wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego 3 dni robocze dla zezwoleń w kategorii od I do VI ze względu na wcześniejsze ustalenia zespołu roboczego złożonego z przewoźników

i przedstawicieli resortu, który pracował nad przedmiotowym projektem. W przypadku zezwoleń w kategorii VII przyjęto termin 14 dni roboczych, mając na względzie opinię wyrażoną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na spotkaniu w dniu 16 października 2009 r., które przeprowadzono w związku z procedowanym projektem i otrzymanymi opiniami podmiotów. Przyjęte w obecnym układzie redakcyjnym projektu ustawy brzmienie przepisów i rozwiązania uwzględniają również zgłoszone uwagi redakcyjne Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich.

- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa:

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa pozytywnie oceniła projekt i nie zgłosiła uwag.

- Instytut Transportu Samochodowego:

Instytut Transportu Samochodowego w swojej opinii zgłosił uwagi redakcyjne oraz zaproponował wprowadzenie definicji w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojęcia „ładunku niepodzielnego”, opierając się na przepisach dyrektyw: 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (z późn. zm.), oraz 96/53/WE Rady 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. Opiniujący uzasadnia, iż wdrożenie pojęcia z dyrektywy do krajowego prawodawstwa i upowszechnienie jego znaczenia jest konieczne ponieważ przewóz ładunków nienormatywnych – niepodzielnych powinien odbywać się tylko w uzasadnionych przypadkach pojazdami do tego konstrukcyjnie przeznaczonymi przez wyspecjalizowane do tego celu podmioty gospodarcze.

Wobec powyższego projektodawca, przy uwzględnieniu zgłoszonej opinii wprowadził do projektu niezbędne zmiany redakcyjne oraz przepisy określające warunki odmowy wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, w których wymaganie niepodzielności ładunku stanowi zasadniczy warunek wydania zezwolenia dla wszystkich kategorii tych zezwoleń.

Projekt ustawy został zaakceptowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

- a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy nie spowoduje zmiany poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

Natomiast skutkiem wprowadzenia nowego brzmienia przepisów będą zwiększone dochody dla jednostek samorządu terytorialnego oraz Krajowego Funduszu Drogowego uzależnione od ilości wydanych zezwoleń na ruch pojazdów nienormatywnych.

Z danych przekazanych z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pismem nr GDDKiA-DZ-WR-3.3/4341/46/2009 z dnia 29 września 2009 r. wynika, że GDDKiA wydała w:

- 2007 r. – 23 400 szt.,
- 2008 r. – 30 721 szt.,
- I półrocze 2009 r. – 17 789 szt.

zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Dane te wskazują, iż w 2008 r. wzrosła ilość wydanych zezwoleń o 31 % w odniesieniu do 2007 r. Natomiast ilość wydanych zezwoleń w I półroczu 2009 r. może wskazywać na dalszy ich wzrost o 16 % w odniesieniu do 2008 r.

Wielkość wpływów z opłat pobranych za zezwolenia wyniosła w roku:

- 2007 r. – 12 500 300,00 zł,
- 2008 r. – 17 917 090,00 zł,
- I półrocze 2009 r. – 10 939 450,00 zł.

Wzrost wartości wpływów z opłat za zezwolenia wyniósł w 2008 r. – 43 %, a w 2009 r. może wynieść – 22 %.

Jednostkowa wartość opłat przypadająca na jedno zezwolenie wynosiła w poszczególnych latach około:

- 2007 r. – 534 zł,
- 2008 r. – 583 zł,

– I półrocze 2009 r. – 615 zł.

Klasyfikacja wydanych 30 721 szt. zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego przez GDDKiA zgodnie z podziałem projektu ustawy wskazuje, iż w 2008 r. wydano następujące ilości zezwoleń w poszczególnych kategoriach:

- I – 3 szt., co stanowi 0,01 %,
- III – 9 042 szt., co stanowi 29,4 %,
- IV – 35 szt., co stanowi 0,11 %,
- V – 2 733 szt., co stanowi 8,9 %,
- VI – 531 szt., co stanowi 1,7 %,
- VII – 18 377 szt., co stanowi 59,8 %.

Natomiast w I półroczu 2009 roku rozkład wydanych 17 789 szt. zezwoleń przedstawiał się odpowiednio:

- I – 4 szt., co stanowi 0,02 %,
- III – 4 629 szt., co stanowi 26,0 %,
- IV – 18 szt., co stanowi 0,10 %,
- V – 1 420 szt., co stanowi 7,98 %,
- VI – 325 szt., co stanowi 1,8 %,
- VII – 11 393 szt., co stanowi 64,0 %.

W 2008 r. wydanych zostało przez GDDKiA 9042 zezwoleń (29,4 %) na przejazd pojazdów nienormatywnych. Zgodnie z projektowanymi przepisami zezwolenia te będzie wydawał starosta. W bieżącym roku ilość takich zezwoleń może wynieść około 26 % (4 629 szt. za I półrocze).

Z danych otrzymanych z 25 starostw położonych wzdłuż wschodniej granicy Polski wynika, że te organy wydały następujące ilości zezwoleń na czas określony w poszczególnych latach:

- 2007 r. – 256 szt., uzyskując wartość wpływów 40 524 zł,
- 2008 r. – 975 szt., uzyskując wartość wpływów 49 427 zł,
- I półroczu 2009 r. – 425 szt., uzyskując wartość wpływów 19 956 zł.

Średnia wartość opłat przypadająca na jedno zezwolenie na czas określony wynosiła w poszczególnych latach około:

- 2007 r. – 158 zł,
- 2008 r. – 50 zł,
- I półrocze 2009 r. – 47 zł.

Jeżeli uzna się wyżej wymienione dane za reprezentatywne dla ilości zezwoleń wydawanych przez starostów w Polsce, to ilość wydawanych zezwoleń i wartość wpływów wyniosłaby:

- 2007 r. – 3 819 szt., uzyskując wartość wpływów 604 622 zł,
- 2008 r. – 14 547 szt., uzyskując wartość wpływów 737 463 zł,
- I półrocze 2009 r. – 6 341 szt., uzyskując wartość wpływów 297 748 zł.

Z wyżej wymienionych danych wynika, że w 2008 r. nastąpił wzrost wartości wpływów z opłat za zezwolenia na czas określony wydane przez starostów o 22 %. Natomiast w 2009 r. uzyskane wpływy z tego tytułu mogą się zmniejszyć o około 19 %.

Ministerstwo Finansów pismem nr PC-PC1-0311/85/PG/09 z dnia 19 października 2009 r. przekazało dane o ilości wydanych zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, nałożonych kar za brak zezwolenia przez naczelników urzędów celnych oraz osiągniętych z tego tytułu wpływach w latach 2007 i 2008 oraz w I półroczu 2009 r. Według tych danych urzędy celne wydały następujące ilości zezwoleń w poszczególnych latach:

- 2007 r. – 2 644 szt.,
- 2008 r. – 2 902 szt.,
- I półrocze 2009 r. – 1 207 szt.

Dane te wskazują, że w 2008 roku wzrosła ilość wydanych zezwoleń o 10 % w odniesieniu do 2007 r. Natomiast ilość wydanych zezwoleń w I półroczu 2009 r. może zmniejszyć się o około 17 % w odniesieniu do 2008 r.

Wielkość wpływów z opłat pobranych za zezwolenia wyniosła w roku:

- 2007 r. – 674 408 zł,
- 2008 r. – 683 903 zł,
- I półrocze 2009 r. – 283 650 zł.

Średnia wartość opłat przypadająca na jedno zezwolenie wydane przez naczelnika urzędu celnego wynosiła w poszczególnych latach około:

- 2007 r. – 255 zł,
- 2008 r. – 236 zł,
- I półrocze 2009 r. – 235 zł.

Jeżeli stawki opłat określone aktem wykonawczym, na podstawie upoważnienia zawartego w art. 64e ust. 3 przyjęłyby niżej wymienioną wysokość:

- 1) w kategorii I:
 - a) 50 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca;
 - b) 100 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy;
 - c) 200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy.
- 2) w kategorii II – 100 zł,
- 3) w kategorii III:
 - a) 200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca;
 - b) 400 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy;
 - c) 1 200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy;
 - d) 2 000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy.
- 4) w kategorii IV:
 - a) 500 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca;
 - b) 1 000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy;
 - c) 2 000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy;
 - d) 3 000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy.
- 5) w kategorii V:
 - a) 600 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca;
 - b) 1 200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy;
 - c) 2 400 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy;
 - d) 3 600 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy.
- 6) w kategorii VI:
 - a) 800 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca;
 - b) 1 600 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy;
 - c) 3 200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy;

d) 4 800 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy.

7) w kategorii VII – 1 600 zł – dla zezwolenia na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego,

to te stawki opłat za wydanie zezwolenia są wyższe od wymienionej powyżej wartości jednostkowej zezwolenia wydawanego przez starostę (średnia wartość w przedziale 47 – 158 zł) już w przypadku zezwoleń miesięcznych w kategorii III (przewidywana opłata 200 zł). Dla zezwoleń wydawanych przez urzędy celne (średnia wartość w przedziale 235 – 255 zł) wyższa jest nowa opłata za zezwolenie 6 miesięczne w kategorii III (przewidywana opłata 400 zł). Natomiast dla zezwoleń wydawanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (średnia wartość w przedziale 534 – 615 zł) stawka opłaty jest wyższa od wartości średniej obecnie wydawanego zezwolenia już w przypadku zezwoleń 6-miesięcznych w kategorii IV (przewidywana opłata 1000 zł).

Gdyby po wejściu projektowanych przepisów organ uprawniony wydał w danym roku kalendarzowym np. 23 589 szt. (jak starostowie w 2008 r. – 14 547 szt. plus 9 042 szt. z kompetencji GDDKiA) zezwoleń w kategorii III z terminem ważności na okres 12 miesięcy (przewidywana opłata 1200 zł), to dochód z tego tytułu wyniósłby 28 306 800 zł (przy szacowanych około 737 463 zł w 2008 r.). Środki finansowe w tej wysokości wpłynęłyby do budżetów jednostek samorządu terytorialnego, co stanowiłoby 38-krotność uzyskanych w 2008 r. wpływów z tego tytułu.

W przypadku wydania przez GDDKiA tylko zezwoleń w kategorii IV, V, VI z terminem ważności 12 miesięcy (przewidywana opłata 2 000, 2 400, 3 200 zł) oraz VII (przewidywana opłata 1600 zł) np. w ilości 21 676 szt. (jak ogółem w 2008 r. pomniejszone o 9045 zezwoleń wydanych w I i III kategorii zgodnie z wyżej przedstawionym ich rozkładem dla 2008 r. według projektowanych przepisów), dochód wyniósłby 37 731 600 zł. Środki finansowe uzyskane z ww. opłat za wydanie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii IV, V, VI oraz VII będą stanowiły dochód Krajowego Funduszu Drogowego i mogą wynieść do 210 % wpływów z 2008 r.

W przypadku zezwoleń wydawanych przez naczelników urzędów celnych zgodnie z przepisami projektu ustawy, jeżeli wydawane przez nich zezwolenia w ilości np. 2902 (jak w 2008 r.) będą zezwoleniami w III kategorii z terminem ważności 12 miesięcy (przewidywana opłata 1200 zł), dochód wyniósłby

3 482 400 zł. Natomiast dla zezwoleń wydanych przez naczelnika urzędu celnego w kategorii IV z terminem ważności 12 miesięcy (przewidywana opłata 2 000 zł) dochód wyniósłby 5 804 000 zł. Oszacowane wyżej wpływy środków finansowych z opłat za wydanie zezwoleń przez naczelnika urzędu celnego w kategorii III, po pomniejszeniu o 12 % prowizję, stanowiłyby dochód właściwych jednostek samorządu terytorialnego w kwocie 3 064 512 zł. Natomiast środki finansowe z opłat za wydane zezwolenia w kategorii IV, po pomniejszeniu o prowizję, stanowiłyby dochód Krajowego Funduszu Drogowego w kwocie 5 107 520 zł.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego pismem nr BNI-070-119-1/09 z dnia 30 września 2009 r. przekazał dane o ilości nałożonych kar za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia oraz za niedotrzymanie któregokolwiek z warunków podanych w zezwoleniu i o wysokości wpływów uzyskanych z tego tytułu w latach 2007 i 2008 oraz w I półroczu 2009 r. Według tych danych GITD nałożył następujące ilości kar w poszczególnych latach:

- 2007 r. – 1993 szt., w tym za brak zezwolenia – 1930 szt.,
- 2008 r. – 3209 szt., w tym za brak zezwolenia – 3150 szt.,
- I półrocze 2009 r. – 1744 szt., w tym za brak zezwolenia – 1695 szt.

Wielkość wpływów z kar wyniosła w latach:

- 2007 r. – 6 012 179 zł, w tym za brak zezwolenia – 5 949 179 zł,
- 2008 r. – 8 709 670 zł, w tym za brak zezwolenia – 8 709 670 zł,
- I półrocze 2009 r. – 3 693 818 zł, w tym za brak zezwolenia – 3 693 818 zł.

Wzrost ilości kar nałożonych w 2008 r. wyniósł około 61 % w odniesieniu do ilości odnotowanej w 2007 r. Natomiast w 2009 r. ilość nałożonych kar może wzrosnąć o 8,7 %. Wartość nałożonych kar pieniężnych za brak zezwolenia wynosiła w poszczególnych latach:

- 2007 r. – 3 082 zł,
- 2008 r. – 2 765 zł,
- I półrocze 2009 r. – 2 179 zł.

Jeżeli funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego nałożyliby w kolejnym roku kalendarzowym np. 3150 kar pieniężnych (jak w 2008 r.) za przejazd pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia według stawek określonych w projekcie ustawy dla

kategorii III – VI, tj. 6 000 zł, to osiągnięte wpływy z tego tytułu wyniosłyby 18 900 000 zł. Wpływy w tej wysokości stanowiłyby 217 % wpływów z nałożonych kar za 2008 r.

Przytoczone powyżej dane o ilości wydanych zezwoleń, nałożonych kar pieniężnych za brak zezwolenia oraz uzyskanych z tego tytułu wpływów z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, starostw, urzędów celnych oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego pozwalają stwierdzić, że projektowane zmiany przepisów zapewnią wzrost wpływów, zarówno do budżetów jednostek samorządów terytorialnych, jak i do Krajowego Funduszu Drogowego.

Wprowadzenie bardziej dogodnych przepisów dla przewoźników wykonujących transport ładunków nienormatywnych, m.in. przez zwiększenie dostępności wydawanych zezwoleń, usprawnienie procedur ich wydawania oraz wprowadzenie stawek opłat i kar pieniężnych akceptowanych przez środowisko przewoźników, w ocenie projektodawcy, może stanowić zachętę do wykonywania przejazdów zgodnie z projektowanymi przepisami i wpłynąć na znaczące zwiększenie tych wpływów.

Koszt zakupu blankietów oraz koszt wydawania zezwolenia będzie pokrywany przez organ wydający zezwolenie z wpływów uzyskiwanych z dochodów za wydanie zezwolenia.

Zgodnie z informacją Komendy Głównej Policji (pismo nr PL-121/5757/11EŚ z dnia 12 stycznia 2011 r.) wpływy z pilotażu pojazdów nienormatywnych przez Policję znajdują się w pozycji analitycznej dochodów 0690-4 „Pozostałe opłaty”, do której kwalifikowane są również opłaty z innych tytułów (za pomoc przy wykonywaniu czynności egzekucyjnych, opłaty związane z postępowaniami przygotowawczymi, opłaty za kserokopie dokumentów). Wysokość wpływów w tym zakresie przekazanych przez Komendy Wojewódzkie Policji na rachunek dochodu budżetu państwa w latach 2008 – 2010 wynosiła odpowiednio: 636 tys. zł, 563 tys. zł i 572 tys. zł (za 11 miesięcy 2010 r.) i przy założeniu, że wpływy z pilotowania stanowiły dotychczas około 50 % wyżej wymienionych dochodów, szacunkowe wpływy z pilotowania pojazdów nienormatywnych mogły osiągnąć wartość około 300 tys. zł. Obecnie środki finansowe przeznaczone na pilotowanie pojazdów nienormatywnych przez Policję przewidziane są w budżecie państwa w części 42, dział 754 – Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa.

Po wejściu w życie przepisów projektowanej ustawy (Policja nie będzie wykonywać pilotowania przejazdów pojazdów nienormatywnych) dochody budżetu państwa zmniejszą się o kwotę wpływów z tytułu pilotowania pojazdów nienormatywnych nie większą niż wyżej szacowaną kwotę 300 tys. zł.

b) rynek pracy

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pismem nr GDDKiA-BDG-WL-02399(3)/09 z dnia 6 stycznia 2010 r. przekazał informacje, że z kompetencji, określonych w przedmiotowym projekcie, dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, nie zachodzi konieczność przeprowadzenia zmian organizacyjnych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie w strukturze organizacyjnej GDDKiA funkcjonuje zespół przewozów nienormatywnych, zajmujący się wydawaniem zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych. W 16 Oddziałach GDDKiA również znajdują się odpowiednie stanowiska pracy zajmujące się tą problematyką i najczęściej są zatrudniane na nich po dwie osoby. W GDDKiA, co najmniej raz w roku organizuje się szkolenia dla pracowników dotyczące problematyki transportów nienormatywnych i wydawania zezwoleń, które pozwolą przygotować pracowników do zmienionych przepisów ustawy. Ponadto w GDDKiA i jej oddziałach zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych są wydawane z wykorzystaniem specjalnego oprogramowania komputerowego, które zostanie zaktualizowany przez firmę w ramach obowiązującej umowy. Wobec powyższego zmiana przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie spowoduje, iż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poniesie dodatkowe koszty zarówno w zakresie wynikającym ze zmiany struktury organizacyjnej, szkolenia personelu, jak i wyposażenia stanowisk pracy.

Ministerstwo Finansów pismem nr PC-PC1-0311/85/PG/09/2858KPJ z dnia 11 stycznia 2010 r. poinformowało, iż wprowadzenie nowych przepisów określających wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych nie będzie się wiązać dla Służby Celnej z koniecznością ponoszenia dodatkowych obciążeń, zarówno finansowych, jak i organizacyjnych.

Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych pismem nr PZD.UD.TS-5420/1/10 z dnia 6 stycznia 2010 r. w swoim stanowisku stwierdziła, że szacowany koszt (pod względem osobowym i rzeczowym) zawartych w projekcie ustawy w zakresie

wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych może wynieść ok. 45 000,00 zł przeciętnie na zarządcę dróg powiatowych. W większości zarządów dróg realizacja nałożonych ustawą zadań będzie wymagać przeznaczenia na ten cel części etatu i urzędnika stanowiska pracy, ponieważ obecny poziom zatrudnienia i przygotowanie pracowników ogranicza możliwość przyjęcia dodatkowych obowiązków w ramach istniejących struktur. Jednocześnie w tym stanowisku Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych wskazuje, iż należy oczekiwać, że wzrost skuteczności egzekwowania posiadania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego przez przewoźników powodować będzie szybki wzrost liczby spraw załatwianych w tym zakresie (wydawanych zezwoleń).

Projektodawca nie zgadza się ze stanowiskiem Krajowej Rady Zarządców Powiatowych, iż projektowane przepisy, wprowadzając uprawnienie zarządcy drogi do wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu normatywnego spowodują obciążenie dla budżetu jednostki samorządu terytorialnego w wyżej wymienionej wysokości. W ocenie projektodawcy ilość wydawanych zezwoleń kategorii I oraz zakres zadań zarządcy drogi z tym związanych nie uzasadnia kosztów w tej wysokości. Zadania związane z wydawaniem zezwoleń mogą być wykonywane przez pracownika zatrudnionego na innym stanowisku, ponieważ będą stanowiły mało znaczący ułamek obciążenia tego pracownika. Wynika to z faktu, iż zezwolenia w kategorii I będą wydawane nawet na okres 24 miesiące i wydanie tych zezwoleń bezpośrednio po wejściu w życie ustawy dla przewoźników na okres 24 miesiące może znacząco zmniejszyć popyt na te zezwolenia, a nawet spowodować zastój w ich wydawaniu przez kolejne 24 miesiące.

- c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektowanej ustawy ułatwi funkcjonowanie przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową, w szczególności wykonujących przejazdy pojazdami nienormatywnymi.

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego pismem nr ZG OPZTD/61/2010 z dnia 6 stycznia 2010 r. wskazał, iż w jego ocenie w niektórych sytuacjach koszt uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdem nienormatywnym przewyższa koszt kary za przejazd bez tego dokumentu. W tej sytuacji wielu przewoźników podejmuje przewóz bez zezwolenia, co jest nieuczciwą

konkurencją wobec przedsiębiorców przestrzegających obowiązującego prawa. Ponadto OPZTD szacuje, iż wykonywanie przewozów ładunków nienormatywnych bez zezwolenia jest obecnie znaczącym problemem zarówno dla uczciwych przewoźników, jak i dla administracji rządowej odpowiedzialnej za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotychczas ze względu na zbyt wysoki koszt zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych, a także ze względu na długotrwały okres oczekiwania na jego wydanie, znaczna część zleceniodawców zleca wykonywanie przewozów ładunków nienormatywnych wyłącznie bez zezwolenia. Według OPZTD, jeżeli przewoźnik nie zgadza się na przejazd bez zezwolenia, to nie otrzymuje zlecenia.

W ocenie OPZTD, z punktu widzenia przedsiębiorcy wykonującego przewozy pojazdami nienormatywnymi, najważniejszym skutkiem projektowanych regulacji jest zmniejszenie, a być może praktyczne zlikwidowanie nieuczciwej konkurencji. Większa dostępność zezwoleń, wprowadzenie zezwoleń długookresowych (do 24 miesięcy ważności zezwolenia), obniżenie wysokości opłat za wydanie zezwolenia do poziomu porównywalnego z wysokością opłat w innych państwach członkowskich UE poprawi sytuację uczciwych przedsiębiorców i będzie miała pozytywny wpływ na zwiększenie efektywności wykonywanej przez nich działalności gospodarczej.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce pismem nr 1/AP/DTR/2010/10/00062/DT/R/TMA z dnia 6 stycznia 2010 r. w swoim stanowisku zauważyło, że ze względu na całkowicie odmienne zasady w systemie wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych zmieni się struktura ilościowa wydawanych zezwoleń. Przewoźnicy starający się o wydanie zezwolenia będą ponosić mniejsze koszty związane z czynnościami przygotowania wniosku o wydanie zezwolenia na każdy przejazd pojazdu. Uzyskiwanie zezwoleń długookresowych (do 24 miesięcy ważności) spowoduje, że koszty te zostaną znacznie zredukowane. Zdaniem ZMPD ten spadek zaangażowania w czynności przygotowawcze i kosztów wydawania zezwoleń będzie dotyczył również organów wydających zezwolenia. Większy spadek kosztów dla przewoźnika będzie, w przypadku gdy będzie on korzystał z „wyższych kategorii zezwoleń” (V – VI). Natomiast przewoźnicy będą ponosić znacząco większe koszty w przypadku wykonywania przewozów, które będą mieściły się w wymogach dla przejazdów

nienormatywnych I kategorii zezwoleń. Wynika to z faktu, że większość zakładów produkcyjnych, czy też centrów logistycznych, miejsc załadunku lub rozładunku znajduje się przy drogach o dopuszczalnym nacisku osi 8 lub 10 t, a nie 11,5 t. W swoim stanowisku ZMPD wskazuje, że stawki opłat za wydanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, które zostały zaproponowane w projekcie ustawy, zostały zaakceptowane przez stronę społeczną. Poparcie to wynika stąd, że projekt tego nowego systemu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych będzie cechował się ułatwieniami w zakresie wydawania i otrzymywania tych zezwoleń w porównaniu do stanu obecnego. Te ułatwienia spowodują, że przewoźnicy będą w większym stopniu korzystać z tych zezwoleń. Nowy system zaowocuje tym, że będzie zachęcał do właściwego – legalnego – wykonania przewozu ładunku nienormatywnego, jak również bardziej będzie opłacało się legalnie wykonać przewóz niż łamać przepisy. Z tych też względów ZMPD uważa, że nastąpi znaczący wzrost ilości wydawanych zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych.

d) sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanej ustawy wpłynie na zwiększenie budżetów poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, a tym samym, przy odpowiednim wykorzystaniu dodatkowych środków finansowych, wpłynie na poprawę stanu technicznego dróg samorządowych.