



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Komisja Infrastruktury
INF-00-95-05

Druk nr 3921
Warszawa, 6 stycznia 2005 r.

Pan
Włodzimierz Cimoszewicz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu, Komisja Infrastruktury
wnosi projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o drogach publicz-
nych oraz o zmianie niektórych innych
ustaw.**

Do reprezentowania Komisji w pracach nad projektem ustawy został
upoważniony poseł Stanisław Żmijan.

Przewodniczący Komisji
(-) Janusz Piechociński

USTAWA
z dnia
o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych
ustaw

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi, z wyłączeniem autobusów w zakresie nacisków osi;”;

2) w art. 13c ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu nienormatywnego i stawki opłaty za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru tego pojazdu, przewidzianej dla danej drogi w przepisach niniejszej ustawy. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru opłatę ustala się jako sumę opłat z tytułu każdego przekroczenia. Jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub osiach wielokrotnych pojazdu, opłatę ustala się jako sumę opłat z tytułu każdego przekroczenia.”

3) w art. 13g dodaje się ust. 1a:

„1a. Karę, o której mowa w ust. 1, ustala się za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru pojazdu, przewidzianej dla danej drogi w przepisach niniejszej ustawy. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru karę ustala się jako sumę kar z tytułu każdego przekroczenia. Jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub osiach wielokrotnych pojazdu, karę ustala się jako sumę kar z tytułu każdego przekroczenia.”

4) w art. 40:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 4, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie jednego m² pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowany jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ustępie 2 pkt 2, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego pobieranej za każdy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym, przy czym za

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004r. Nr , poz.

niepełny rok kalendarzowy umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim wysokość rocznych opłat obliczana jest proporcjonalnie do liczby miesięcy umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim.”;

c) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Za zajęcie pasa drogowego o powierzchni mniejszej niż 1 m² lub powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego lub urządzenia mniejszej niż 1 m² stosuje się stawki takie jak za zajęcie 1 m² pasa drogowego.”;

d) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Za zajęcie pasa drogowego:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi;
- 2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi;
- 3) powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi;
- 4) z przekroczeniem terminu uiszczenia opłaty rocznej

zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalonej zgodnie z ust. 4-6.”;

e) dodaje się ust. 13a w brzmieniu:

„13a. Opłatę roczną, o której mowa w ust. 5, po raz pierwszy uiszcza się przed odebraniem decyzji ustalającej jej wysokość, a następnie w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok.”;

f) ust. 14 otrzymuje brzmienie:

„14. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a znajdujących się w pasie drogowym. Po zlokalizowaniu awarii prowadzący roboty niezwłocznie zawiadamia o tym zarządcę drogi i w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego.”;

g) po ust. 14 dodaje się ust. 14a i 14b w brzmieniu:

„14a. Zarządca drogi określa, w drodze decyzji administracyjnej, warunki zajęcia pasa drogowego oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty, o której mowa w ust. 4.

14b. Za wejście w pas drogowy bez zawiadomienia zarządcy drogi, przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego zarządca drogi wymierza karę pieniężną zgodnie z ust. 12.”

5) w art. 41 ust. 4, 5 i 6 otrzymują brzmienie :

„4. Minister właściwy do spraw transportu ustala, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, mając na uwadze potrzebę zapewnienia ruchu tranzytowego.

5. Minister właściwy do spraw transportu ustala, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, mając na uwadze potrzebę zapewnienia ruchu tranzytowego.

6. Drogi inne niż określone na podstawie ust. 4, 5 stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.”;

6) Załączniki nr 1 i 2 do ustawy otrzymują brzmienie określone w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 z późn. zm.) w art. 64 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ruch pojazdu lub zespołu pojazdów, którego masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, jest dozwolony tylko pod warunkiem uzyskania zezwolenia.”

Art. 3. W ustawie z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 200, poz. 1953²) w art. 6:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W okresie od dnia 1 maja 2004 roku do 31 grudnia 2008 roku przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy lub niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy są obowiązani do uiszczania opłaty dodatkowej za jednokrotny przejazd pojazdu silnikowego lub zespołu pojazdów, którego nacisk osi pojedynczej napędowej wynosi ponad 10 t, a którego pozostałe parametry spełniają wymagania określone w załączniku nr 1 pkt 1, 2, 3, 6, 7 ustawy o drogach publicznych.”

2) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Za przejazd pojazdu, którego nacisk osi pojedynczej napędowej wynosi ponad 10 t. a pozostałe parametry spełniają wymagania określone w załączniku nr 1 pkt 1, 2, 3, 6, 7 ustawy o drogach publicznych po głównych drogach tranzytowych bez uiszczenia opłaty dodatkowej inspektor Inspekcji Transportu Drogowego lub funkcjonariusz Policji wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną.”

3) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Opłaty dodatkowe i kary pieniężne są gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i przekazywane w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na dostosowanie nawierzchni głównych dróg tranzytowych do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.”;

Art. 4. Do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień zmienionych niniejszą ustawą zachowują moc przepisy dotychczasowe, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Proponowane zmiany w przepisach ustawowych mają związek z dostosowaniem polskiego prawa do przepisów prawa Unii Europejskiej oraz z doprecyzowaniem niektórych przepisów.

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

² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004r. Nr , poz.

Ad. pkt 1 - zmiana do art. 4 pkt 25

Wyłączono z definicji pojazdu nienormatywnego autobusy w zakresie nacisków osi. Obecnie autobusy, które posiadają nacisk na oś większą niż jest dopuszczona na danej drodze powinny uzyskiwać zezwolenie na jednorazowy przejazd i wносить opłaty, co bardzo utrudnia funkcjonowanie komunikacji.

Ad. pkt 2 i 3 - zmiana do art. 13c ust. 2 i art. 13g ust. 1a

W aktualnym zapisie tego artykułu mowa jest o „stawce opłaty za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru pojazdu nienormatywnego, przewidzianej w przepisach określających warunki techniczne pojazdów”. W projekcie dopisano po słowie „przewidzianej” określenie „dla danej drogi”, co wynika z definicji pojazdu nienormatywnego, zawartej w art. 4 pkt 25 ustawy, która brzmi „pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi” i dlatego konieczne jest uzupełnienie tego określenia.

Zastąpiono również określenie : „w przepisach określających warunki techniczne pojazdów”, pochodzące z wadliwej i nieaktualnej, treści art.64 ust.1 ustawy prawo o ruchu drogowym słowami „w ustawie o drogach publicznych”. Jest to konieczne, gdyż wszystkie wymagania odnoszące się do pojazdów, które mogą poruszać się po danej drodze publicznej, w zależności od jej stanu technicznego z uwzględnieniem ochrony tej drogi przed zniszczeniem, powinny być zawarte w ustawie o drogach publicznych. Ponadto doprecyzowano, iż w przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru opłatę ustala się jako sumę opłat za każde przekroczenie oddzielnie. Podobny zapis dodano przy ustalaniu wysokości kar.

Ad. pkt 4 - zmiana art. 40

Poprawki mają na celu dopuszczenie wydania zezwolenia na umieszczanie urządzenia na dłuższy niż rok okres i pobieranie opłat rocznych za kolejne lata w terminach określonych w ustawie. Opłata roczna za umieszczenie obcych urządzeń ma być uiszczana pierwszy raz przed odebraniem decyzji ustalającej jej wysokość, i liczona proporcjonalnie do liczby miesięcy w roku, a następne w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku z góry za dany rok. Wprowadzono również karę za nieuiszczenie opłaty rocznej w terminie.

Modyfikacji ulegają przepisy dotyczące usuwania awarii urządzenia obcego w pasie drogowym.

Ad. pkt 5 - dotyczy art. 41 ust.4, 5 i 6

Zmiana konieczna dla umożliwienia stworzenia spójnej sieci drogowej dla przejazdów pojazdów o parametrach technicznych określonych w tych przepisach. Ponadto w celu usunięcia rozbieżności ustawa o drogach publicznych tak samo jak rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów będzie się posługiwać jednostką nacisku – tona, a nie kN. Ponadto przy wykazie dróg krajowych 11,5 t/oś uściślono, że chodzi o naciski pojedynczej osi napędowej.

Ad. pkt 6 - dotyczy załączników do ustawy o drogach publicznych

Stawki opłaty oraz wielkości parametrów, o których mowa w art.13c ust. 1 i 2, określa załącznik nr 1 do ustawy o drogach publicznych. Wysokość kar pieniężnych określa załącznik nr 2 do ustawy, są one pochodną stawek opłat określonych w załączniku nr 1. Stawki opłat określone w załączniku nr 1 podane są w układzie tabelarycznym, gdzie poszczególne liczby porządkowe odpowiadają stawkom opłat za przekroczenie:

1. dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem,
2. wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem,
3. szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem,
4. dopuszczalnych nacisków na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t,
5. dopuszczalnych nacisków na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t,
6. dopuszczalnych nacisków na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t,
7. dopuszczalnej masy całkowitej.

W stosunku do dotychczasowych stawek opłat, określonych jak w załączniku nr 1 do ustawy o drogach publicznych, zmienił się układ oraz wielkości stawek określonych dla przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi lub zestawów osi (lp. 4 – 6). W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej tabela powiększyła się o stawki opłat określone dla dróg, na których dopuszczony jest ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t (lp. 6).

W pozycji tej przyjęto dopuszczalne naciski:

- osi pojedynczej,
- osi podwójnej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy różnych rozstawach osi składowych,
- osi potrójnej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy różnych rozstawach osi składowych,
- osi pojedynczej napędowej,
- osi podwójnej napędowej, przy różnych rozstawach osi składowych,

według wymagań zawartych w Dyrektywie 96/53/WE. Wyznaczono również wartości poszczególnych stawek opłat.

Pozostałe dwie pozycje załącznika nr 1, dotyczące nacisków osi tj. lp. 4 i 5 ustalono w oparciu o dopuszczalne naciski i rozstawy osi składowych jak w Dyrektywie 96/53/WE (patrz lp. 6), przyjmując jako wyjściowe dopuszczalne wartości nacisków dla osi pojedynczej napędowej, odpowiednio 8 t i 10 t. Poszczególne dopuszczalne naciski dla osi pojedynczej, osi podwójnej, osi potrójnej itd. wyznaczono dzieląc wartości z pozycji 6 (dla dróg o nacisku do 11,5 t) przez odpowiednie współczynniki zmniejszające:

- 1,4375 (11,5/8) - dla dróg o dopuszczalnych naciskach osi do 8,0 t,
- 1,15 (11,5/10) - dla dróg o dopuszczalnych naciskach osi do 10,0 t,

Dla ustalonego w powyższy sposób układu tabeli wyznaczono następnie wartości poszczególnych stawek opłat. Obowiązująca ustawa o drogach publicznych zawiera niewłaściwy sposób naliczania opłat za przejazdy pojazdów nienormatywnych, gdyż w sposób restrykcyjny zmusza przewoźników do znacznego zmniejszenia ciężaru przewożonego ładunku. Dla przykładu: pojazd, którego nacisk na oś pojedynczą nie

napędową wynosi 8 t, poruszający się po drodze, na której dopuszczony jest ruch pojazdów o naciskach osi 8 t, według załącznika nr 1 staje się pojazdem nienormatywnym i przewoźnik zobowiązany jest do uiszczenia opłaty w wysokości 1,50 zł/km lub w przypadku braku zezwolenia i zatrzymania przez odpowiednie służby do zapłacenia kary pieniężnej w wysokości 1 800 zł. W myśl wcześniejszych przepisów opisywany pojazd jest pojazdem normatywnym. Stąd też konieczność wprowadzenia zmian w ustawie o drogach publicznych.

II. Zmiany w ustawie prawo o ruchu drogowym – dotyczy art. 64 ust. 1

Aktualny zapis tego artykułu, mówiący o tym, że ruch pojazdu lub zespołu pojazdów, którego masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych dla danej drogi w przepisach określających warunki techniczne pojazdów oraz określonych w art. 61 ust. 6, 8 i 10, jest dozwolony tylko pod warunkiem uzyskania zezwolenia - jest błędny.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, nie zawiera żadnych wartości masy, nacisków osi lub wymiarów, które przewidziane byłyby dla danej drogi.

Zawarte w art. 64 odniesienie do art. 61 ust. 6, 8, 10 jest niepoprawne, gdyż sugeruje w sposób wprowadzający w błąd, że parametry pojazdów określone w przepisach o warunkach technicznych pojazdów, mogą ulegać zmianie w zależności od sposobu rozmieszczenia ładunku. Dlatego zapis ten należy usunąć.

III. Zmiany w ustawie z dnia 14 listopada 2003r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw – dotyczy art. 6 ust. 1, 4 i 12.

W art. 41 ust. 4 ustawy o drogach publicznych mowa jest o tym, że minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala wykaz dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112, 7 kN (11,5 t). Ponieważ zapis ten wszedł w życie z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w UE miał on za zadanie dopuszczenie na wyznaczonej sieci dróg pojazdów, które w transporcie międzynarodowym spełniają warunki Dyrektywy 96/53/WE.

Dyrektywa ta rozróżnia dwa rodzaje osi pojedynczych: napędową oraz nienapędową. Dopuszczalny nacisk osi napędowej wynosi 11,5 t natomiast osi nienapędowej 10,0 t. W Traktacie o Przystąpieniu strona Polska uzyskała odstępstwo od Dyrektywy 96/53/WE, polegające na utrzymaniu w okresie przejściowym dopuszczalnego nacisku osi napędowej do 10,0 t i możliwości poboru opłaty dodatkowej za przekroczenie nacisku tej osi w ruchu międzynarodowym do 11,5 t. Stąd potrzeba proponowanych zmian.

Natomiast pozostałe parametry powinny być normatywne i dlatego dopisano odwołanie do załącznika nr 1.

Projektowane zmiany nie mają bezpośredniego wpływu na budżet państwa.

Załączniki

do ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych
innych ustaw z dnia

Załącznik nr 1

Wielkości parametrów pojazdów i stawki opłaty, o której mowa w art. 13c ust. 1 pkt 1 i 2

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka opłaty w zł za 1 km
1	2	3
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem za każdy rozpoczęty 1 m ponad: a) 12,00 m, pojazdu samochodowego z wyjątkiem autobusu b) 12,00 m, przyczepy, z wyjątkiem naczepy c) 16,50 m, pojazdu członowego d) 18,75 m, zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy e) 18,75 m, autobusu przegubowego f) 13,50 m, autobusu dwuosiowego g) 15,00 m, autobusu o liczbie osi większej niż dwie h) 18,75 m, zespołu złożonego z autobusu i przyczepy i) 22,00 m, zespołu złożonego z trzech pojazdów, z których pojazdem ciągnącym jest pojazd wolnobieżny lub ciągnik rolniczy	0,15 0,15 0,15 0,15 0,15 0,15 0,15 0,15 0,15 0,15
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej 4,00 m do 4,50 m włącznie b) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,10 m ponad 4,50 m	0,15 0,20
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej 2,55 m do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie b) ponad 3,20 m do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie c) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,50 m ponad 4,50 m	0,20 0,45 0,40
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t: 1) dla pojedynczej osi nienapędowej o nacisku osi: a) do 8,0 t włącznie b) powyżej 8,0 t do 8,5 t c) powyżej 8,5 t do 9,0 t d) powyżej 9,0 t do 9,5 t e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 9,5 t dodatkowo	0,00 0,50 1,10 1,80 1,30

2) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,0 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 12,8 t włącznie	0,00
b) powyżej 12,8 t do 13,8 t	0,50
c) powyżej 13,8 t do 14,8 t	1,20
d) powyżej 14,8 t do 15,8 t	2,10
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 15,8 t dodatkowo	1,80
3) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
a) do 14,4 t włącznie	0,00
b) powyżej 14,4 t do 15,4 t	0,70
c) powyżej 15,4 t do 16,4 t	1,70
d) powyżej 16,4 t do 17,4 t	2,80
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	2,20
4) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 18,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 18,0 t do 19,5 t	0,70
c) powyżej 19,5 t do 21,0 t	1,70
d) powyżej 21,0 t do 22,5 t	2,90
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 22,5 t dodatkowo	2,40
5) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,4 m o sumie nacisków osi:	
a) do 20,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 20,0 t do 21,5 t	0,90
c) powyżej 21,5 t do 23,0 t	2,00
d) powyżej 23,0 t do 24,5 t	3,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 24,5 t dodatkowo	2,80
6) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi:	
a) do 8,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 8,0 t do 8,5 t	0,25
c) powyżej 8,5 t do 9,0 t	0,60
d) powyżej 9,0 t do 9,5 t	1,00
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 9,5 t dodatkowo	0,75
7) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 12,8 t włącznie	0,00
b) powyżej 12,8 t do 13,8 t	0,30
c) powyżej 13,8 t do 14,8 t	0,65
d) powyżej 14,8 t do 15,8 t	1,10
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 15,8 t dodatkowo	0,90

	8) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 14,4 t włącznie	0,00
	b) powyżej 14,4 t do 15,4 t	0,40
	c) powyżej 15,4 t do 16,4 t	0,85
	d) powyżej 16,4 t do 17,4 t	1,45
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	1,20
	9) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o nacisku na oś składową:	
	a) do 6,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 6,0 t do 6,5 t	0,30
	c) powyżej 6,5 t do 7,0 t	0,60
	d) powyżej 7,0 t do 7,5 t	1,00
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 7,5 t dodatkowo	0,80
	10) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi ponad 1,3 m o nacisku na oś składową:	
	a) do 6,5 t włącznie	0,00
	b) powyżej 6,5 t do 7,0 t	0,30
	c) powyżej 7,0 t do 7,5 t	0,70
	d) powyżej 7,5 t do 8,0 t	1,20
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,0 t dodatkowo	1,00
5	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	
	1) dla pojedynczej osi nienapędowej o nacisku osi:	
	a) do 10,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 10,0 t do 10,5 t	0,40
	c) powyżej 10,5 t do 11,0 t	0,90
	d) powyżej 11,0 t do 11,5 t	1,40
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 11,5 t dodatkowo	0,90
	2) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,0 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 14,4 t włącznie	0,00
	b) powyżej 14,4 t do 15,4 t	0,50
	c) powyżej 15,4 t do 16,4 t	1,00
	d) powyżej 16,4 t do 17,4 t	1,70
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	1,10
	3) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 16,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 16,0 t do 17,0 t	0,60
	c) powyżej 17,0 t do 18,0 t	1,20
	d) powyżej 18,0 t do 19,0 t	1,90
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	1,60

4) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 20,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 20,0 t do 21,5 t	0,70
c) powyżej 21,5 t do 23,0 t	1,50
d) powyżej 23,0 t do 24,5 t	2,30
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 24,5 t dodatkowo	1,60
5) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,4 m o sumie nacisków osi:	
a) do 22,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 22,0 t do 23,5 t	0,80
c) powyżej 23,5 t do 25,0 t	1,60
d) powyżej 25,0 t do 26,5 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 26,5 t dodatkowo	1,70
6) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi:	
a) do 10 t włącznie	0,00
b) powyżej 10,0 t do 10,5 t	0,25
c) powyżej 10,5 t do 11,0 t	0,60
d) powyżej 11,0 t do 11,5 t	0,95
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 11,5 t dodatkowo	0,65
7) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 14,4 t włącznie	0,00
b) powyżej 14,4 t do 15,4 t	0,20
c) powyżej 15,4 t do 16,4 t	0,45
d) powyżej 16,4 t do 17,4 t	0,70
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	0,40
8) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
a) do 16,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 16,0 t do 17,0 t	0,25
c) powyżej 17,0 t do 18,0 t	0,60
d) powyżej 18,0 t do 19,0 t	0,90
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	0,75
9) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o nacisku na oś składową:	
a) do 6,5 t włącznie	0,00
b) powyżej 6,5 t do 7,0 t	0,30
c) powyżej 7,0 t do 7,5 t	0,60
d) powyżej 7,5 t do 8,0 t	0,90
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,0 t dodatkowo	0,60

	10) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi ponad 1,3 m o nacisku na oś składową:	
	a) do 7,3 t włącznie	0,00
	b) powyżej 7,3 t do 7,8 t	0,30
	c) powyżej 7,8 t do 8,3 t	0,60
	d) powyżej 8,3 t do 8,8 t	0,90
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,8 t dodatkowo	0,60
6	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	
	1) dla pojedynczej osi nienapędowej o nacisku osi:	
	a) do 10,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 10,0 t do 10,5 t	0,10
	c) powyżej 10,5 t do 11,0 t	0,30
	d) powyżej 11,0 t do 11,5 t	0,50
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 11,5 t dodatkowo	0,40
	2) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,0 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 16,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 16,0 t do 17,0 t	0,30
	c) powyżej 17,0 t do 18,0 t	0,50
	d) powyżej 18,0 t do 19,0 t	0,90
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	0,70
	3) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 18,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 18,0 t do 19,0 t	0,40
	c) powyżej 19,0 t do 20,0 t	0,80
	d) powyżej 20,0 t do 21,0 t	1,20
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 21,0 t dodatkowo	0,60
	4) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 21,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 21,0 t do 22,5 t	0,40
	c) powyżej 22,5 t do 24,0 t	0,90
	d) powyżej 24,0 t do 25,5 t	1,50
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 25,5 t dodatkowo	0,90
	5) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,4 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 24,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 24,0 t do 25,5 t	0,50
	c) powyżej 25,5 t do 27,0 t	0,80
	d) powyżej 27,0 t do 28,5 t	1,40
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 28,5 t dodatkowo	1,00

	6) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi:	
	a) do 11,5 t włącznie	0,00
	b) powyżej 11,5 t do 12,0 t	0,10
	c) powyżej 12,0 t do 12,5 t	0,25
	d) powyżej 12,5 t do 13,0 t	0,45
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 13,0 t dodatkowo	0,30
	7) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 16,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 16,0 t do 17,0 t	0,10
	c) powyżej 17,0 t do 18,0 t	0,20
	d) powyżej 18,0 t do 19,0 t	0,35
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	0,25
	8) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 18,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 18,0 t do 19,0 t	0,10
	c) powyżej 19,0 t do 20,0 t	0,25
	d) powyżej 20,0 t do 21,0 t	0,40
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 21,0 t dodatkowo	0,25
	9) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o nacisku na oś składową:	
	a) do 7,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 7,0 t do 7,5 t	0,20
	c) powyżej 7,5 t do 8,0 t	0,30
	d) powyżej 8,0 t do 8,5 t	0,60
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,5 t dodatkowo	0,40
	10) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi ponad 1,3 m o nacisku na oś składową:	
	a) do 8,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 8,0 t do 8,5 t	0,20
	c) powyżej 8,5 t do 9,0 t	0,30
	d) powyżej 9,0 t do 9,5 t	0,60
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 9,5 t dodatkowo	0,40
7	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej:	
	1) przyczepy dwuosiowej:	
	a) do 18,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 18,0 t do 23,0 t	0,50
	c) powyżej 23,0 t do 28,0 t	1,20
	d) powyżej 28,0 t do 38,0 t	2,40
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 38,0 t dodatkowo	1,80
	2) przyczepy trzyosiowej:	
	a) do 24,0 t włącznie	0,00
	b) powyżej 24,0 t do 29,0 t	0,50
	c) powyżej 29,0 t do 34,0 t	1,20
	d) powyżej 34,0 t do 44,0 t	2,40
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 44,0 t dodatkowo	1,80

3) zestawu dwuosioowego lub trzyosioowego pojazdu samochodowego i trzyosiowej przyczepy:	
a) do 40,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 40,0 t do 50,0 t	0,50
c) powyżej 50,0 t do 64,0 t	1,20
d) powyżej 64,0 t do 80,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 80,0 t dodatkowo	3,60
4) pojazdu członowego składającego się z dwuosioowego lub trzyosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy:	
a) do 40,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 40,0 t do 50,0 t	0,50
c) powyżej 50,0 t do 64,0 t	1,20
d) powyżej 64,0 t do 80,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 80,0 t dodatkowo	3,60
5) pojazdu członowego składającego się z trzyosioowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy przewożącej 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym:	
a) do 44,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 44,0 t do 54,0 t	0,50
c) powyżej 54,0 t do 68,0 t	1,20
d) powyżej 68,0 t do 84,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 84,0 t dodatkowo	3,60
6) zespołu pojazdów mających 4 osie, składających się z dwuosioowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy:	
a) do 36,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 36,0 t do 46,0 t	0,50
c) powyżej 46,0 t do 60,0 t	1,20
d) powyżej 60,0 t do 76,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 76,0 t dodatkowo	3,60
7) pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosioowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy wynosi co najmniej 1,3 m:	
a) do 36,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 36,0 t do 46,0 t	0,50
c) powyżej 46,0 t do 60,0 t	1,20
d) powyżej 60,0 t do 76,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 76,0 t	3,60
8) pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosioowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy jest większa niż 1,8 m oraz jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne:	
a) do 38,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 38,0 t do 48,0 t	0,50
c) powyżej 48,0 t do 62,0 t	1,20
d) powyżej 62,0 t do 78,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 78,0 t	3,60

9) dwuosobowego pojazdu samochodowego:	
a) do 18,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 18,0 t do 23,0 t	0,50
c) powyżej 23,0 t do 28,0 t	1,20
d) powyżej 28,0 t do 38,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 38,0 t	1,80
10) trzyosobowego pojazdu samochodowego:	
a) do 25,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 25,0 t do 30,0 t	0,50
c) powyżej 30,0 t do 35,0 t	1,20
d) powyżej 35,0 t do 45,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 45,0 t	1,80
11) trzyosobowego pojazdu samochodowego o osi napędowej wyposażonej w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t:	
a) do 26,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 26,0 t do 31,0 t	0,50
c) powyżej 31,0 t do 36,0 t	1,20
d) powyżej 36,0 t do 46,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 46,0 t	1,80
12) czterosobowego pojazdu samochodowego z dwoma osiami kierowanymi, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t:	
a) do 32,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 32,0 t do 37,0 t	0,50
c) powyżej 37,0 t do 42,0 t	1,20
d) powyżej 42,0 t do 52,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 52,0 t	1,80
13) trzyosobowego autobusu przegubowego:	
a) do 28,0 t włącznie	0,00
b) powyżej 28,0 t do 33,0 t	0,50
c) powyżej 33,0 t do 38,0 t	1,20
d) powyżej 38,0 t do 48,0 t	2,40
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 48,0 t	1,80

Wielkości parametrów pojazdów i kary pieniężne, o których mowa w art. 13g ust. 1

Lp.	Wyszczególnienie	Wysokość kary w zł
1	2	3
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem za każdy rozpoczęty 1 m ponad:	
	a) 12,00 m, pojazdu samochodowego z wyjątkiem autobusu	120
	b) 12,00 m, przyczepy, z wyjątkiem naczepy	120
	c) 16,50 m, pojazdu członowego	120
	d) 18,75 m, zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy	120
	e) 18,75 m, autobusu przegubowego	120
	f) 13,50 m, autobusu dwuosowego	120
	g) 15,00 m, autobusu o liczbie osi większej niż dwie	120
	h) 18,75 m, zespołu złożonego z autobusu i przyczepy	120
	i) 22,00 m, zespołu złożonego z trzech pojazdów, z których pojazdem ciągnącym jest pojazd wolnobieżny lub ciągnik rolniczy	120
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:	
	a) od wartości dopuszczalnej 4,00 m do 4,50 m włącznie	120
	b) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,10 m ponad 4,50 m	160
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:	
	a) od wartości dopuszczalnej 2,55 m do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie	160
	b) ponad 3,20 m do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie	360
	c) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,50 m ponad 4,50 m	360
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	
	1) dla pojedynczej osi nienapędowej o nacisku osi:	
	a) do 8,0 t włącznie	0
	b) powyżej 8,0 t do 8,5 t	600
	c) powyżej 8,5 t do 9,0 t	1 320
	d) powyżej 9,0 t do 9,5 t	2 160
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 9,5 t dodatkowo	1 560
	2) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,0 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 12,8 t włącznie	0
	b) powyżej 12,8 t do 13,8 t	600
	c) powyżej 13,8 t do 14,8 t	1 440
	d) powyżej 14,8 t do 15,8 t	2 520
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 15,8 t dodatkowo	2 160

3) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
a) do 14,4 t włącznie	0
b) powyżej 14,4 t do 15,4 t	840
c) powyżej 15,4 t do 16,4 t	2 040
d) powyżej 16,4 t do 17,4 t	3 360
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	2 640
4) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 18,0 t włącznie	0
b) powyżej 18,0 t do 19,5 t	840
c) powyżej 19,5 t do 21,0 t	2 040
d) powyżej 21,0 t do 22,5 t	3 480
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 22,5 t dodatkowo	2 880
5) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,4 m o sumie nacisków osi:	
a) do 20,0 t włącznie	0
b) powyżej 20,0 t do 21,5 t	1 080
c) powyżej 21,5 t do 23,0 t	2 400
d) powyżej 23,0 t do 24,5 t	4 080
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 24,5 t dodatkowo	3 360
6) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi:	
a) do 8,0 t włącznie	0
b) powyżej 8,0 t do 8,5 t	300
c) powyżej 8,5 t do 9,0 t	720
d) powyżej 9,0 t do 9,5 t	1 200
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 9,5 t dodatkowo	900
7) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 12,8 t włącznie	0
b) powyżej 12,8 t do 13,8 t	360
c) powyżej 13,8 t do 14,8 t	780
d) powyżej 14,8 t do 15,8 t	1 320
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 15,8 t dodatkowo	1 080
8) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
a) do 14,4 t włącznie	0
b) powyżej 14,4 t do 15,4 t	480
c) powyżej 15,4 t do 16,4 t	1 020
d) powyżej 16,4 t do 17,4 t	1 740
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	1 440

	9) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o nacisku na oś składową: a) do 6,0 t włącznie b) powyżej 6,0 t do 6,5 t c) powyżej 6,5 t do 7,0 t d) powyżej 7,0 t do 7,5 t e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 7,5 t dodatkowo	0 360 720 1 200 960
	10) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi ponad 1,3 m o nacisku na oś składową: a) do 6,5 t włącznie b) powyżej 6,5 t do 7,0 t c) powyżej 7,0 t do 7,5 t d) powyżej 7,5 t do 8,0 t e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,0 t dodatkowo	0 360 840 1 440 1 200
5	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t: 1) dla pojedynczej osi nienapędowej o nacisku osi: a) do 10,0 t włącznie b) powyżej 10,0 t do 10,5 t c) powyżej 10,5 t do 11,0 t d) powyżej 11,0 t do 11,5 t e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 11,5 t dodatkowo	0 480 1 080 1 680 1 080
	2) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,0 m do 1,3 m o sumie nacisków osi: a) do 14,4 t włącznie b) powyżej 14,4 t do 15,4 t c) powyżej 15,4 t do 16,4 t d) powyżej 16,4 t do 17,4 t e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	0 600 1 200 2 040 1 320
	3) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,8 m o sumie nacisków osi: a) do 16,0 t włącznie b) powyżej 16,0 t do 17,0 t c) powyżej 17,0 t do 18,0 t d) powyżej 18,0 t do 19,0 t e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	0 720 1 440 2 280 1 920
	4) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o sumie nacisków osi: a) do 20,0 t włącznie b) powyżej 20,0 t do 21,5 t c) powyżej 21,5 t do 23,0 t d) powyżej 23,0 t do 24,5 t e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 24,5 t dodatkowo	0 840 1 800 2 760 1 920

5) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,4 m o sumie nacisków osi:	
a) do 22,0 t włącznie	0
b) powyżej 22,0 t do 23,5 t	960
c) powyżej 23,5 t do 25,0 t	1 920
d) powyżej 25,0 t do 26,5 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 26,5 t dodatkowo	2 040
6) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi:	
a) do 10 t włącznie	0
b) powyżej 10,0 t do 10,5 t	300
c) powyżej 10,5 t do 11,0 t	720
d) powyżej 11,0 t do 11,5 t	1 140
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 11,5 t dodatkowo	780
7) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
a) do 14,4 t włącznie	0
b) powyżej 14,4 t do 15,4 t	240
c) powyżej 15,4 t do 16,4 t	540
d) powyżej 16,4 t do 17,4 t	840
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 17,4 t dodatkowo	480
8) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
a) do 16,0 t włącznie	0
b) powyżej 16,0 t do 17,0 t	300
c) powyżej 17,0 t do 18,0 t	720
d) powyżej 18,0 t do 19,0 t	1 080
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	900
9) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o nacisku na oś składową:	
a) do 6,5 t włącznie	0
b) powyżej 6,5 t do 7,0 t	360
c) powyżej 7,0 t do 7,5 t	720
d) powyżej 7,5 t do 8,0 t	1 080
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,0 t dodatkowo	720
10) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi ponad 1,3 m o nacisku na oś składową:	
a) do 7,3 t włącznie	0
b) powyżej 7,3 t do 7,8 t	360
c) powyżej 7,8 t do 8,3 t	720
d) powyżej 8,3 t do 8,8 t	1 080
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,8 t dodatkowo	720

6	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	
	1) dla pojedynczej osi nienapędowej o nacisku osi:	
	a) do 10,0 t włącznie	0
	b) powyżej 10,0 t do 10,5 t	120
	c) powyżej 10,5 t do 11,0 t	360
	d) powyżej 11,0 t do 11,5 t	600
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 11,5 t dodatkowo	480
	2) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,0 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 16,0 t włącznie	0
	b) powyżej 16,0 t do 17,0 t	360
c) powyżej 17,0 t do 18,0 t	600	
d) powyżej 18,0 t do 19,0 t	1 080	
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	840	
3) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,8 m o sumie nacisków osi:		
a) do 18,0 t włącznie	0	
b) powyżej 18,0 t do 19,0 t	480	
c) powyżej 19,0 t do 20,0 t	960	
d) powyżej 20,0 t do 21,0 t	1 440	
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 21,0 t dodatkowo	720	
4) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o sumie nacisków osi:		
a) do 21,0 t włącznie	0	
b) powyżej 21,0 t do 22,5 t	480	
c) powyżej 22,5 t do 24,0 t	1 080	
d) powyżej 24,0 t do 25,5 t	1 800	
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 25,5 t dodatkowo	1 080	
5) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 m do 1,4 m o sumie nacisków osi:		
a) do 24,0 t włącznie	0	
b) powyżej 24,0 t do 25,5 t	600	
c) powyżej 25,5 t do 27,0 t	960	
d) powyżej 27,0 t do 28,5 t	1 680	
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,5 t powyżej 28,5 t dodatkowo	1 200	
6) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi:		
a) do 11,5 t włącznie	0	
b) powyżej 11,5 t do 12,0 t	120	
c) powyżej 12,0 t do 12,5 t	300	
d) powyżej 12,5 t do 13,0 t	540	
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 13,0 t dodatkowo	360	

	7) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,3 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 16,0 t włącznie	0
	b) powyżej 16,0 t do 17,0 t	120
	c) powyżej 17,0 t do 18,0 t	240
	d) powyżej 18,0 t do 19,0 t	420
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 19,0 t dodatkowo	300
	8) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,3 do 1,8 m o sumie nacisków osi:	
	a) do 18,0 t włącznie	0
	b) powyżej 18,0 t do 19,0 t	120
	c) powyżej 19,0 t do 20,0 t	300
	d) powyżej 20,0 t do 21,0 t	480
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 1,0 t powyżej 21,0 t dodatkowo	300
	9) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,3 m o nacisku na oś składową:	
	a) do 7,0 t włącznie	0
	b) powyżej 7,0 t do 7,5 t	240
	c) powyżej 7,5 t do 8,0 t	360
	d) powyżej 8,0 t do 8,5 t	720
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 8,5 t dodatkowo	480
	10) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi ponad 1,3 m o nacisku na oś składową:	
	a) do 8,0 t włącznie	0
	b) powyżej 8,0 t do 8,5 t	240
	c) powyżej 8,5 t do 9,0 t	360
	d) powyżej 9,0 t do 9,5 t	720
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t powyżej 9,5 t dodatkowo	480
7	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej:	
	1) przyczepy dwuosiowej:	
	a) do 18,0 t włącznie	0
	b) powyżej 18,0 t do 23,0 t	600
	c) powyżej 23,0 t do 28,0 t	1 440
	d) powyżej 28,0 t do 38,0 t	2 880
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 38,0 t dodatkowo	2 160
	2) przyczepy trzyosiowej:	
	a) do 24,0 t włącznie	0
	b) powyżej 24,0 t do 29,0 t	600
	c) powyżej 29,0 t do 34,0 t	1 440
	d) powyżej 34,0 t do 44,0 t	2 880
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 44,0 t dodatkowo	2 160
	3) zestawu dwuosiowego lub trzyosiowego pojazdu samochodowego i trzyosiowej przyczepy:	
	a) do 40,0 t włącznie	0
	b) powyżej 40,0 t do 50,0 t	600
	c) powyżej 50,0 t do 64,0 t	1 440
	d) powyżej 64,0 t do 80,0 t	2 880
	e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 80,0 t dodatkowo	4 320

4) pojazdu członowego składającego się z dwuosioowego lub trzyosioowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy:	
a) do 40,0 t włącznie	0
b) powyżej 40,0 t do 50,0 t	600
c) powyżej 50,0 t do 64,0 t	1 440
d) powyżej 64,0 t do 80,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 80,0 t dodatkowo	4 320
5) pojazdu członowego składającego się z trzyosioowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy przewożącej 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym:	
a) do 44,0 t włącznie	0
b) powyżej 44,0 t do 54,0 t	600
c) powyżej 54,0 t do 68,0 t	1 440
d) powyżej 68,0 t do 84,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 84,0 t dodatkowo	4 320
6) zespołu pojazdów mających 4 osie, składających się z dwuosioowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy:	
a) do 36,0 t włącznie	0
b) powyżej 36,0 t do 46,0 t	600
c) powyżej 46,0 t do 60,0 t	1 440
d) powyżej 60,0 t do 76,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 76,0 t dodatkowo	4 320
7) pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosioowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy wynosi co najmniej 1,3 m:	
a) do 36,0 t włącznie	0
b) powyżej 36,0 t do 46,0 t	600
c) powyżej 46,0 t do 60,0 t	1 440
d) powyżej 60,0 t do 76,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 76,0 t	4 320
8) pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosioowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy jest większa niż 1,8 m oraz jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne:	
a) do 38,0 t włącznie	0
b) powyżej 38,0 t do 48,0 t	600
c) powyżej 48,0 t do 62,0 t	1 440
d) powyżej 62,0 t do 78,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 t powyżej 78,0 t	4 320
9) dwuosioowego pojazdu samochodowego:	
a) do 18,0 t włącznie	0
b) powyżej 18,0 t do 23,0 t	600
c) powyżej 23,0 t do 28,0 t	1 440
d) powyżej 28,0 t do 38,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 38,0 t	2 160

10) trzyosiowego pojazdu samochodowego:	
a) do 25,0 t włącznie	0
b) powyżej 25,0 t do 30,0 t	600
c) powyżej 30,0 t do 35,0 t	1 440
d) powyżej 35,0 t do 45,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 45,0 t	2 160
11) trzyosiowego pojazdu samochodowego o osi napędowej wyposażonej w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t:	
a) do 26,0 t włącznie	0
b) powyżej 26,0 t do 31,0 t	600
c) powyżej 31,0 t do 36,0 t	1 440
d) powyżej 36,0 t do 46,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 46,0 t	2 160
12) czteroosiowego pojazdu samochodowego z dwoma osiami kierowanymi, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t:	
a) do 32,0 t włącznie	0
b) powyżej 32,0 t do 37,0 t	600
c) powyżej 37,0 t do 42,0 t	1 440
d) powyżej 42,0 t do 52,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 52,0 t	2 160
13) trzyosiowego autobusu przegubowego:	
a) do 28,0 t włącznie	0
b) powyżej 28,0 t do 33,0 t	600
c) powyżej 33,0 t do 38,0 t	1 440
d) powyżej 38,0 t do 48,0 t	2 880
e) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 t powyżej 48,0 t	2 160

Warszawa, 12 kwietnia 2005 roku

Pan
Włodzimierz Cimoszewicz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o
drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw z prawem
Unii Europejskiej

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jednolity: Monitor Polski z 2002 r., Nr 23, poz. 398 z późn. zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt zmierza do wprowadzenia zmian do trzech ustaw:

- 1) ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r., Nr 204, poz. 2086, z późn. zm., dalej: u.d.p.),
- 2) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r., Nr 58, poz. 515, z późn. zm., dalej: u.r.d.)
oraz
- 3) do ustawy z dnia 14 listopada 2003 roku o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 200, poz. 1953, dalej: u.z.d.p.).

Projektowane zmiany pierwszej z ustaw (tj. u.d.p.) dotyczą:

- a) definicji pojazdu nienormatywnego; wyłączenia z jej zakresu autobusów w zakresie nacisku na osi (art. 1 pkt 1 projektu),
- b) przepisów określających opłaty za przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych oraz kary za przejazdy bez odpowiedniego zezwolenia (art. 1 pkt 2 i 3 projektu),
- c) przepisów o opłacie oraz innych warunkach zajęcia pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg (art. 1 pkt 4 lit. a projektu),

- d) sformułowania przepisów określających podstawy prawne do wydania przez ministra właściwego ds. transportu przepisów wykonawczych do ustawy,
- e) załączników do ustawy, określających stawki opłat i kar, o których mowa wyżej w pkt b).

Zmiana drugiej ustawy (tj. u.r.d.) polega na zastąpieniu odesłania z art. 64 ust. 1 u.r.d. do przepisów określających warunki techniczne pojazdów – odesłaniem do przepisów o drogach publicznych.

Zmiana trzeciej ustawy (tj. u.z.d.p.) dotyczy przepisów o opłacie dodatkowej za przejazd po głównych drogach tranzytowych pojazdu silnikowego lub zespołu pojazdów, o określonej masie, nacisku na osie oraz wymiarach.

W myśl art. 5 projektu, ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa wspólnotowego w materii objętej projektem

Ocenę zgodności opiniowanego przedłożenia z prawem UE należy oprzeć na postanowieniach następujących aktów prawnych:

- Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (Dz. U. z 2004 r., Załącznik nr 2 do nru 90, poz. 864, dalej: TWE), a w szczególności art. 75 TWE;
- dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 roku ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.9.1996, z późn. zm., dalej: dyrektywa 96/53);

oraz

- decyzji 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 roku w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.9.1996, z późn. zm., dalej: decyzja 1692/96).

3. Traktat podpisany w Atenach w dniu 16 kwietnia 2003 roku dotyczący przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej do Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 r., Nr 90, poz. 864, dalej: Traktat Akcesyjny)

Polska wynegocjowała okres przejściowy dotyczący stosowania dyrektywy 96/53. W ramach odstępstwa od art. 3 ust. 1 dyrektywy 96/53, pojazdy spełniające normy określone w tej dyrektywie mogą korzystać z niezmodernizowanych części polskiej sieci dróg do dnia 31 grudnia 2010 roku

jedynie pod warunkiem, że spełniają polskie normy nacisku na oś. Zgodnie z postanowieniami Traktatu Akcesyjnego, począwszy od dnia przystąpienia nie mogą być wprowadzane żadne ograniczenia poruszania się pojazdów spełniających wymogi dyrektywy 96/53 na głównych drogach tranzytowych wymienionych w załączniku I do decyzji 1692/96. Polska zachowuje przy tym prawo do przestrzegania własnego harmonogramu unowocześniania swojej głównej sieci dróg, określonego w załączniku I do decyzji 1692/96 zgodnie z tabelami określonymi w Traktacie Akcesyjnym. Wszelkie inwestycje w infrastrukturę z użyciem środków pochodzących z budżetu Wspólnoty muszą jednak zapewnić, że drogi będą budowane lub unowocześniane z uwzględnieniem zdolności przenoszenia dopuszczalnego nacisku 11, 5 tony na oś. Równoległe z zakończeniem procesu unowocześniania, powinno następować stopniowe otwieranie polskiej sieci dróg, włączając w to sieć objętą załącznikiem I do decyzji 1692/96, dla pojazdów w międzynarodowym ruchu drogowym, spełniających warunki określone w dyrektywie 96/53. Dla celów załadunku i rozładunku, tam gdzie jest to technicznie możliwe, w ciągu całego okresu przejściowego dozwolone będzie użytkowanie nieunowocześnionych części drugorzędnej sieci dróg. Od dnia 1 stycznia 2009 roku żadne pojazdy w międzynarodowym ruchu drogowym, spełniające warunki określone w dyrektywie 96/53, nie będą mogły podlegać jakimkolwiek dodatkowym opłatom związanym z nadmiernym obciążeniem na głównych drogach tranzytowych, wymienionych w załączniku I do decyzji 1692/96. Tymczasowe opłaty dodatkowe za użytkowanie nieunowocześnionych części sieci dróg przez pojazdy w międzynarodowym ruchu drogowym nakładane muszą być w sposób niedyskryminujący, zróżnicowane w szczególności pod kątem pojazdów wyposażonych lub nie w zawieszenie pneumatyczne, przy czym na pojazdy wyposażone w zawieszenie pneumatyczne powinny być nakładane niższe opłaty (co najmniej o 25% mniej). System nakładania opłat powinien być przejrzysty a ich nakładanie nie powinno powodować nadmiernego administracyjnego obciążenia lub opóźnienia dla użytkownika. Uiszczanie tych opłat nie może doprowadzić również do systematycznej kontroli nacisku na oś na granicy. Egzekwowanie dopuszczalnych limitów nacisku na oś zapewnia się w sposób niedyskryminujący na całym terytorium i powinno być skuteczne również w stosunku do pojazdów zarejestrowanych w Polsce (Traktat Akcesyjny, Załącznik nr 1 do nru 90, poz. 864, tom 2, str. 403 i n.).

4. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa wspólnotowego.

Projekt reguluje szereg kwestii objętych zakresem regulacji prawa UE. Projekt nie jest sprzeczny z prawem UE.

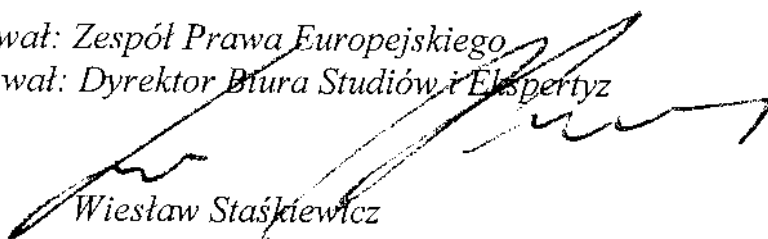
W szczególności, projekt nie narusza prawa UE w zakresie zmiany definicji pojazdu nienormatywnego. Zawężenie zakresu definicji dotyczy wyłącznie autobusów w zakresie nacisku na osi, a więc w zakresie, do którego

nie odnosi zakaz dopuszczania normalnego ruchu na terytorium państw członkowskich (por art. 4 ust. 1 pkt b dyrektywy 96/53). Również regulacja kwestii opłat oraz kar za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru pojazdu jest zgodna z prawem UE. Należy podkreślić, że ocena zgodności tej regulacji odnosi się do kategorii parametrów pojazdów z projektowanych załączników do u.d.p., nie zaś do wysokości samych opłat i kar. Kwestia możliwości nałożenia opłat oraz kar nie jest regulowana w dyrektywie 96/53 (por. także powołane wyżej postanowienia Traktatu Akcesyjnego). Modyfikacja podstawy prawnej do wydania rozporządzeń zawierających wykaz dróg publicznych, po których mogą się poruszać pojazdy o określonym nacisku na osi, umożliwia wydanie rozporządzeń w pełni uwzględniających wspólnotowe zobowiązania Polski w tej dziedzinie. W tym sensie jest zgodna z prawem UE. Przepisy o opłacie dodatkowej za przejazd po głównych drogach tranzytowych pojazdu silnikowego lub zespołu pojazdów, o określonej masie, nacisku na osie oraz wymiarach odpowiadają powołanym postanowieniom Traktatu Akcesyjnego.

5. Konkluzje

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw jest zgodny z prawem UE.

*Opracował: Zespół Prawa Europejskiego
Akceptował: Dyrektor Biura Studiów i Ekspertyz*



Wiesław Staśkiewicz

Deskryptory bazy Rex: transport, Unia Europejska, komisyjny projekt ustawy, pojazd nienormatywny