



SEJMN
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-119-03

Druk nr 1933
Warszawa, 22 sierpnia 2003 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 i Nr 86, poz. 958, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62, poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 216, poz. 1826 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 717 i 721) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Drogi publiczne ze względów funkcjonalno-technicznych dzielą się na klasy określone w warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Art. 3. Drogi publiczne ze względu na ich dostępność dzielą się na:

1) drogi ogólnodostępne,

2) drogi z ograniczoną dostępnością, w tym autostrady i drogi ekspresowe.”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) pas drogowy – wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest zlokalizowana droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą,
- 2) droga – budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym,
- 3) ulica – drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w ciągu której może być zlokalizowane torowisko pojazdów szynowych komunikacji miejskiej,
- 4) torowisko tramwajowe – część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy,
- 5) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów,
- 6) chodnik – część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych,
- 7) korona drogi – jezdnie z poboczami, pasami awaryjnego postoju bądź pasami przeznaczonymi dla ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych również z pasem dzielącym jezdnie,
- 8) zjazd - połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie

miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

- 9) skrzyżowanie dróg:
 - a) jednopoziomowe – przecięcie się lub połączenie dróg publicznych na jednym poziomie,
 - b) wielopoziomowe – krzyżowanie się lub połączenie dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy),
- 10) droga ekspresowa – drogę przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych:
 - a) wyposażoną w jedną lub dwie jezdnie,
 - b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi,
- 11) autostrada – drogę przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych:
 - a) wyposażoną przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie,

- b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady,
- 12) drogowy obiekt inżynierski – obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcję oporową,
 - 13) obiekt mostowy – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej nad przeszkodą terenową, a w szczególności: most, wiadukt, estakadę, kładkę,
 - 14) tunel – budowlę przeznaczoną do przeprowadzania drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej przez lub pod przeszkodą terenową, w tym przejście podziemne,
 - 15) przepust – budowlę o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczoną do przeprowadzenia cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi,
 - 16) konstrukcja oporowa – budowlę przeznaczoną do utrzymywania w stanie stateczności uskołu naziomu gruntów rodzimych lub nasypowych,
 - 17) budowa drogi – wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowa i rozbudowa,

- 18) remont drogi – wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym,
- 19) utrzymanie drogi – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do: zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej oraz doprowadzenia stanu drogi po pożarach i innych miejscowych zagrożeniach do odpowiednich warunków technicznych w zakresie niezastrzeżonym dla podmiotów uczestniczących w akcjach ratowniczo-gaśniczych,
- 20) ochrona drogi – działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi i ograniczenia jej funkcji oraz niewłaściwego jej użytkowania i pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu,
- 21) zieleń przydrożna – roślinność umieszczoną w pasie drogowym, mającą na celu w szczególności ochronę użytkowników drogi przed oślepieniem przez pojazdy nadjeżdżające z kierunku przeciwnego, ochronę dróg przed zawiewaniem i zaśnieżaniem, ochronę przyległego terenu przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby,
- 22) reklama – nośnik informacji wizualnej w jakiegokolwiek materialnej formie wraz z elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, umieszczony w polu widzenia użytkowników dróg, niebędący znakiem w rozumieniu przepisów o znakach i sygnałach lub znakiem informującym o obiektach użyteczności publicznej, ustawionym przez gminę,

- 23) dostępność drogi – cechą charakteryzującą gęstość połączeń danej drogi z innymi drogami przez skrzyżowania oraz zakres dostępu do drogi przez zjazdy,
 - 24) 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.”;
- 4) art. 4a otrzymuje brzmienie:
- „Art. 4a. 1. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sieć autostrad i dróg ekspresowych, mając na uwadze potrzeby społeczne i gospodarcze kraju w zakresie rozwoju infrastruktury.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.”;
- 5) w art. 5 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:
- „2. Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast.
3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii właściwych zarządów województw, a w miastach na prawach powiatu – właściwych prezydentów miast.”;

6) w art. 6 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa, po zasięgnięciu opinii zarządów powiatów, na obszarze których przebiega droga, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast.”;

7) w art. 6a ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga oraz po zasięgnięciu opinii zarządów sąsiednich powiatów.

3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga.”;

8) w art. 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy.”;

9) dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Art. 7a. 1. Organy właściwe w sprawach zaliczenia do kategorii i ustalenia przebiegu dróg, przekazując propozycje zaliczenia do kategorii lub propozycje ustalenia przebiegu dróg, wyznaczają termin do przedstawienia opinii, o których mowa w art. 5-7. Wyznaczony termin na zgłaszanie opinii nie może być krótszy niż 21 dni od dnia doręczenia propozycji do zaopiniowania.

2. Niezłożenie opinii w przewidzianym terminie uznaje się za akceptację propozycji.”;

10) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Drogi nie zaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, w szczególności drogi w osiedlach mieszkaniowych, dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów użytkowanych przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami oraz pętle autobusowe są drogami wewnętrznymi.

2. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona, zarządzanie i oznakowanie dróg wewnętrznych należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.

3. Finansowanie zadań, o których mowa w ust. 2, należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.

4. Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej.”;

11) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. Jeżeli droga, nie będąca drogą publiczną w rozumieniu art. 1, jest niezbędna dla komunikacji publicznej, a nie została zaliczona do kategorii dróg wojewódzkich w trybie art. 6 ust. 2, powiatowych w trybie art. 6a ust. 2 lub gminnych w trybie art. 7 ust. 2, zaliczenie do odpowiedniej kategorii może nastąpić w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

2. Finansowanie w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, o których mowa w ust. 1, należy do zarządcy drogi właściwego dla kategorii, do której droga została zaliczona.”;

12) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Art. 10. 1. Organem właściwym do pozbawienia drogi dotychczasowej kategorii jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii.

2. Pozbawienie drogi jej kategorii dokonuje się w trybie właściwym do zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii.

3. Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem przypadku wyłączenia drogi z użytkowania, jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia drogi do nowej kategorii. Pozbawienie i zaliczenie nie może być dokonane później niż do końca trzeciego kwartału danego roku, z mocą od dnia 1 stycznia roku następnego.

4. Nowo wybudowany odcinek drogi z mocy prawa zostaje zaliczony do kategorii drogi, w ciągu której leży.

5. Odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania, z mocy prawa zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

6. Drogom publicznym, obiektom mostowym i tunelom nadaje się numerację.

7. Numery drogom, po zaliczeniu ich do kategorii dróg publicznych, nadają odpowiednio:
 - 1) drogom krajowym i wojewódzkim – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
 - 2) drogom powiatowym i gminnym – zarządy województw.
8. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządy województw prowadzą rejestry nadanych numerów dróg.
9. Jednolite numery inwentarzowe (JNI) obiektom mostowym i tunelom nadaje, na podstawie zgłoszeń zarządców dróg, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.
10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi rejestr JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom.
11. Dla poszczególnych kategorii dróg właściwy zarządca drogi prowadzi ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów.
12. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób numeracji oraz zakres, treść i sposób prowadzenia ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, mając na względzie potrzeby zarządzania drogami publicznymi oraz gromadzenia danych o sieci tych dróg, w ramach jednolitej metodyki systemu referencyjnego.”;

13) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Art. 13. 1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:

- 1) parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania,
 - 2) przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych.
2. Na zasadach określonych w ustawie mogą być pobierane także opłaty za:
- 1) przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych,
 - 2) przeprawy promowe na drogach publicznych,
 - 3) wjazd pojazdów samochodowych do strefy śródmiejskiej.
3. Od opłat, o których mowa w ust. 1 i 2, są zwolnione:
- 1) pojazdy:
 - a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Państwowej Straży Pożarnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Straży Granicznej, pogotowia ratunkowego, Służby Więziennej, służby celnej,
 - b) zarządów dróg,
 - c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
 - d) wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej,
 - 2) ciągniki rolnicze i inne maszyny rolnicze,

- 3) autobusy szkolne przewożące dzieci do szkoły.
 4. Korzystający z drogi publicznej może być zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 i 2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdów w ramach pomocy humanitarnej i medycznej.
 5. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 4, następuje w drodze decyzji administracyjnej, wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek podmiotu występującego o takie zwolnienie.
 6. Na warunkach określonych w przepisach o autostradach płatnych mogą być pobierane opłaty za przejazd po autostradach i drogach ekspresowych budowanych i eksploatowanych albo wyłącznie eksploatowanych jako płatne.”;
- 14) art. 13b otrzymuje brzmienie:
- „Art. 13b. 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.
 2. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych bądź realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

3. Rada gminy na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach:
 - 1) może ustalić strefę płatnego parkowania,
 - 2) ustala wysokość stawek opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, z tym że opłata za pierwszą godzinę parkowania pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł,
 - 3) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
 - 4) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.
4. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca parkowania. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny parkowania, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny, w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania. Stawka opłaty za czwartą i kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania.
5. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi:
 - 1) wyznacza w strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na parkowanie, w tym miejsca przeznaczone na parkowanie oznakowanych pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób

niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej lub pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową,

- 2) może wyznaczać w strefie płatnego parkowania zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) do korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo.

6. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.”;

15) po art. 13b dodaje się art. 13c-13h w brzmieniu:

„Art. 13c. 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 2, pobiera się za:

- 1) jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie, po ustalonej trasie pojazdu nienormatywnego,
- 2) jednokrotny przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie pojazdu nienormatywnego przekraczającego granicę państwa; opłatę pobiera się przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- 3) przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas określony,
- 4) przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas nieokreślony.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu pojazdu nienormatywnego i stawki opłaty za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru tego pojazdu,

przewidzianej w przepisach określających warunki techniczne pojazdów. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru, opłatę ustala się za każde przekroczenie oddzielnie. Jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub składowych osi wielokrotnej pojazdu, opłatę ustala się od każdego przekroczenia oddzielnie.

3. Wysokość stawek opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 1 do ustawy.
4. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, wynosi:
 - 1) 150 zł – za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu nie więcej niż o 2 m,
 - 2) 150 zł – za przekroczenie dopuszczalnej szerokości pojazdu nieprzekraczającej 3 m,
 - 3) 450 zł – za przekroczenie dopuszczalnych wielkości nacisków osi pojedynczych lub składowych do 15%.
5. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 3, ustala się jako iloczyn liczby dni ważności zezwolenia i wyrażonej w złotych opłaty dziennej.
6. Wysokość opłaty dziennej, o której mowa w ust. 5, wynosi:
 - 1) 10 zł – za przekroczenie dopuszczalnej szerokości pojazdu,
 - 2) 5 zł – za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość pojazdu.

7. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 4, wynosi 20 zł.
8. Opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala i pobiera:
 - 1) starosta – za przejazdu pojazdu nienormatywnego na podstawie wydanego zezwolenia na czas nieokreślony i czas określony,
 - 2) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna – za jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie, po ustalonej trasie pojazdu nienormatywnego,
 - 3) naczelnik urzędu celnego – za jednokrotny przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie pojazdu nienormatywnego przekraczającego granicę państwa; opłatę pobiera się przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
9. Opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala się przy udzielaniu zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, w drodze decyzji administracyjnej.
10. Termin płatności opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 3 i 4, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca wysokość opłaty stała się ostateczna.
11. Opłata, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jest pobierana przed wydaniem zezwolenia.
12. W przypadku odstąpienia od dokonania przejazdu przed terminem określonym w zezwoleniu, opłata,

o której mowa w ust. 1 pkt 1, podlega zwrotowi.
Zwrotu dokonuje organ, który pobrał opłatę.

- Art. 13d. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, może być pobierana za przejazd pojazdów przez obiekt mostowy lub tunel, którego długość jest większa niż 400 metrów, a koszt poboru opłaty na tym obiekcie jest mniejszy niż 30% przewidywanych wpływów z tytułu opłat.
2. Przez długość obiektu mostowego lub tunelu, o której mowa w ust. 1, należy rozumieć długość całkowitą obiektu, podaną w dokumentach ewidencyjnych obiektu mostowego lub tunelu, prowadzonych zgodnie z przepisami w sprawie numeracji i ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli i promów.
 3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłat, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1:
 - 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterokołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nie przekraczającej 550 kg, motorowery i motocykle,
 - 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów,
 - 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep,
 - 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekra-

czającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu,

- 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.
4. Dla obiektów mostowych i tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego – organ stanowiący tej jednostki, w drodze uchwały, a dla obiektów mostowych i tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, mogą wprowadzić opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość stawek, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez obiekt mostowy lub tunel nie może przekroczyć:
- 1) dla pojazdu kategorii 1 – 8 zł,
 - 2) dla pojazdu kategorii 2 – 10 zł,
 - 3) dla pojazdu kategorii 3 – 12 zł,
 - 4) dla pojazdu kategorii 4 – 15 zł,
 - 5) dla pojazdu kategorii 5 – 18 zł.
5. Organy, o których mowa w ust. 4, wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1:

- 1) mogą wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
 - 2) określają sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
 - 3) określają sposób pobierania tej opłaty.
6. Opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

- Art. 13e. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, może być pobierana za przewóz promem osób, zwierząt, ładunku lub pojazdów.
2. Nie pobiera się opłaty za przewóz osób od kierowcy przewożonego pojazdu.
 3. Nie pobiera się opłaty za przewóz zwierzęcia od osoby przewożącej je jako bagaż ręczny.
 4. Nie pobiera się opłaty za przewóz ładunku od osoby przewożącej bagaż ręczny, którego masa nie przekracza 20 kg na osobę.
 5. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłat, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2:
 - 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterokołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nie przekraczającej 550 kg, rowery, motorowery i motocykle,
 - 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów,

oraz zespoły tych pojazdów, a także pojazdy zaprzęgowe,

- 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep,
 - 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu,
 - 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.
6. Dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego – organ stanowiący tej jednostki, w drodze uchwały, a dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, mogą wprowadzić opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, i ustalić wysokość stawek, z tym że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć dla:
- 1) jednej osoby - 5 zł,
 - 2) jednego zwierzęcia - 5 zł,
 - 3) jednej sztuki ładunku - 5 zł,

- 4) pojazdu:
 - a) kategorii 1 - 8 zł,
 - b) kategorii 2 - 10 zł,
 - c) kategorii 3 - 12 zł,
 - d) kategorii 4 - 15 zł,
 - e) kategorii 5 - 18 zł.
7. Organy, o których mowa w ust. 6, wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2:
 - 1) mogą wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
 - 2) określają sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
 - 3) określają sposób pobierania tej opłaty.
8. Opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, pobiera zarząd drogi, w ciągu której jest zlokalizowana przeprawa promowa, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

- Art. 13f. 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, pobiera się za wjazd pojazdem samochodowym do strefy śródmiejskiej.
2. Strefa, o której mowa w ust. 1, może być ustalona, jeżeli:
 - 1) strefa nie obejmuje drogi krajowej,
 - 2) istnieje układ dróg wojewódzkich umożliwiających ominięcie strefy,
 - 3) strefa jest obsługiwana przez lokalny transport zbiorowy,
 - 4) zapewniony jest system parkingów poza strefą,

- 5) sposób pobierania opłat nie utrudnia ruchu i nie powoduje zagrożeń w ruchu.
3. Rada gminy, na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta) zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może wyznaczyć granice strefy śródmiejskiej i wprowadzić opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3.
4. Rada gminy, wyznaczając granice strefy śródmiejskiej i wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3:
 - 1) ustala wysokość tej opłaty, z tym że jednorazowa opłata za wjazd pojazdu samochodowego do strefy śródmiejskiej nie może przekraczać 5 zł,
 - 2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
 - 3) określa sposób pobierania tej opłaty,
 - 4) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty.
5. Opłata za wjazd do strefy śródmiejskiej stanowi dochód gminy.
6. Opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, pobiera gmina.

- Art. 13g. 1. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w:
- a) art. 13 ust. 1 pkt 1,
 - b) art. 13 ust. 2 pkt 3

pobiera się opłatę dodatkową.

2. Rada gminy określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 50 zł.
3. Opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1 lit. a), pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.
4. Opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1 lit. b), pobiera gmina. Opłata ta stanowi dochód gminy.

- Art. 13h.
1. Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia określonego przepisami Prawa o ruchu drogowym lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu, wymierza się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.
 2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do ustawy.
 3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z zastrzeżeniem ust. 4.
 4. Dopuszcza się uiszczenie kary pieniężnej przez krajowego przedsiębiorcę w terminie 21 dni od dnia wymierzenia kary. W takim przypadku krajowy przedsiębiorca jest obowiązany niezwłocznie przekazać dowód uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją wymierzył.
 5. Karę pieniężną uiszcza się w formie gotówkowej lub za pomocą karty bankowej bezpośrednio organowi, który ją wymierzył, lub przekazuje na jego rachunek bankowy.

6. W przypadku uiszczenia kary pieniężnej w formie gotówkowej organ wydaje pokwitowanie na druku ścisłego zarachowania, stanowiące dowód uiszczenia tej kary.
7. Koszty związane z uiszczeniem kary pieniężnej, przez przekazanie jej na rachunek bankowy, pokrywa wpłacający.
8. W przypadku uwzględnienia odwołania, uiszczona kara pieniężna wraz z odsetkami podlega zwrotowi w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji o zwrocie tej kary.
9. Do czasu uiszczenia kary pieniężnej pojazd kieruje się lub usuwa na koszt przedsiębiorcy na najbliższy parking strzeżony, z zastrzeżeniem ust. 4.
10. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy Prawa o ruchu drogowym.
11. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po przedstawieniu przez kontrolowanego organowi, który wymierzył karę, dowodu uiszczenia kary pieniężnej oraz usunięcia przyczyny skierowania pojazdu na parking.
12. Jeżeli kara pieniężna nie zostanie uiszczona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia wymierzenia kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy Działu II Rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 968, z późn. zm.) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.”;

- 16) uchyla się art. 15;
- 17) art. 16 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 16. 1. Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia.
2. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg, o której mowa w ust. 1, określa umowa między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej.”;
- 18) w art. 17 w ust. 1:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wydawanie przepisów techniczno-budowlanych i eksploatacyjnych dotyczących dróg i drogowych obiektów inżynierskich,”
- b) uchyla się w pkt 5;
- 19) w art. 18 w ust. 2:
- a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
- „1a) gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych,”
- b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) wydawanie zezwoleń na jednorazowy przejazd w określonym czasie i po ustalonej trasie pojazdów nienormatywnych,”;
- 20) w art. 18a ust. 7 otrzymuje brzmienie:
- „7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach,

uwzględniając w szczególności potrzebę zapewnienia ich jednolitości i kompletności.”;

21) w art. 19:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do właściwości którego należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.”;

22) w art. 20:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, w tym dokumentacji planistycznej, zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,”

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) opracowanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich,”

c) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,”

- d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:
- „9) prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionych organów,”
- e) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
- „9a) sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad,”
- f) pkt 10 otrzymuje brzmienie:
- „10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych,”
- g) pkt 14 otrzymuje brzmienie:
- „14) wprowadzanie ograniczeń bądź zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia,”
- h) pkt 16 otrzymuje brzmienie:
- „16) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów,”
- i) pkt 17 otrzymuje brzmienie:
- „17) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości,”
- j) po pkt 17 dodaje się pkt 18 w brzmieniu:
- „18) nabywanie innych nieruchomości niż wymienione w pkt 17 na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa.”;

23) w art. 21:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 2-4 i ust. 5, może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca.”,

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Zarządca drogi może upoważnić pracowników, odpowiednio: urzędu marszałkowskiego, starostwa, urzędu miasta lub gminy albo pracowników jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie, a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zarządy dróg mają prawo do:

- 1) wstępu na grunty przyległe do pasa drogowego, jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg,
- 2) urządzania czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogowego w razie przerwy komunikacji na drodze,
- 3) ustawiania na gruntach przyległych do pasa drogowego zasłon przeciwnieźnych.”;

24) w art. 22 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać w drodze umowy na cele związane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a także na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu. Zarząd drogi może pobierać z tego tytułu opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisu art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543, z późn. zm.) nie stosuje się.

3. W przypadku nabywania gruntów przeznaczonych pod pas drogowy, zarząd drogi może wystąpić z wnioskiem o dokonanie podziału lub scalenia i podziału nieruchomości, zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami lub przepisami o scalaniu gruntów.”;

25) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg różnej kategorii, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii.

2. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania.

3. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowania autostrady lub drogi

ekspresowej z innymi drogami publicznymi, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej.

4. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania, o którym mowa w ust. 3, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania.”;

26) art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Art. 26. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona budowli brzegowych przepraw promowych zlokalizowanych w ciągu drogi wraz z urządzeniami i instalacjami oraz jednostkami przeprawowymi (promami) należy do zarządcy tej drogi.”;

27) w art. 28 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei.”;

28) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Art. 28a. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego umieszczono-

nego w pasie drogowym należy do podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym.

2. Podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z zarządcą drogi potrzebę wykonania robót na terenie torowiska.”;

29) art. 29 otrzymuje brzmienie:

„29. 1. Budowa lub przebudowa zjazdu należy:

- 1) w przypadku budowy lub przebudowy drogi, jeżeli powoduje to zmianę dostępności drogi – do zarządcy drogi,
 - 2) w pozostałych przypadkach – do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu.
2. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wydaje się na czas nieokreślony. W zezwoleniu określa się miejsce lokalizacji zjazdu i jego parametry techniczne.
 3. Ze względu na wymogi wynikające z warunków technicznych dróg publicznych, zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia bądź wydać zezwolenie na lokalizację zjazdu na czas określony.
 4. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wygasa, jeżeli w ciągu 3 lat od jego wydania zjazd nie został wybudowany.”;

30) po art. 29 dodaje się art. 29a w brzmieniu:

„Art. 29a. 1. Za wybudowanie lub przebudowę zjazdu:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi,

2) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi

oraz za użytkowanie zjazdu po terminie określonym w zezwoleniu zarządcy drogi – zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotnej wielkości opłaty ustalonej zgodnie z art. 40 ust. 4.

2. Termin płatności kary, o której mowa w ust. 1, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca jej wysokość stała się ostateczna.”;

31) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Art. 30. Utrzymywanie zjazdów, łącznie ze znajdującymi się pod nimi przepustami, należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi.”;

32) uchyla się art. 31;

33) art. 32 otrzymuje brzmienie:

„Art. 32. 1. W przypadku gdy budowa lub przebudowa drogi w miejscu przecięcia się z inną drogą transportu lądowego – z wyjątkiem skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn, o którym mowa w art. 28 ust. 1 – wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub urządzeniem typu liniowego (w szczególności linią energetyczną lub telekomunikacyjną, rurociągiem, taśmociągiem) powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi, z zastrzeżeniem ust. 2-4.

2. Koszty przyłączy do urządzeń liniowych w granicach pasa drogowego, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa w całości zarządca drogi, a poza tymi granicami właściciel lub użytkownik urządzeń.
3. Koszty przełożenia urządzeń liniowych w pasie drogowym, wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzenia liniowego, w wysokości odpowiadającej wartości tych urządzeń i przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa zarządca drogi.
4. Jeżeli w wyniku uzgodnień zarządcy drogi z zainteresowaną stroną zostaną wprowadzone ulepszenia urządzeń, koszty tych ulepszeń pokrywa odpowiednio ich właściciel lub użytkownik.
5. Przekazanie przez zarządcę drogi urządzeń, o których mowa w ust. 2–4, wykonanych w pasie drogowym, osobie uprawnionej następuje nieodpłatnie na podstawie protokołu zdawczo–odbiorczego.
6. Wartość ulepszeń urządzeń liniowych przekazanych osobie uprawnionej nie stanowi przychodu w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym, w granicach ulepszeń określonych zgodnie z ust. 4.”;

34) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. Wykonanie skrzyżowań nowo budowanych lub przebudowywanych obiektów, o których mowa w art. 32 ust. 1, oraz linii kolejowych, powodujące naruszenie stanu istniejącej drogi lub konieczność

dokonania zmian elementów drogi, należy do inwestora zlecającego budowę lub przebudowę tych obiektów.”;

35) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Art. 35. 1. Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej wraz z dokumentacją planistyczną dróg przewidywanych do budowy oraz niezbędnych terenów i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego.

2. W planach zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznaczają się pod przyszłą budowę lub przebudowę dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.
3. W uzgodnieniach, o których mowa w art. 53 ust. 4 pkt 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717) w szczególności określa się możliwość włączenia ruchu drogowego do istniejących lub planowanych dróg.
4. W pasie terenu, o którym mowa w ust. 2, mogą być wznoszone tylko tymczasowe obiekty budowlane oraz urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi. Ich usunięcie w wypadku budowy lub przebudowy drogi następuje na koszt właściciela, bez odszkodowania.
5. Nieruchomości położone w pasie, o którym mowa w ust. 2, stanowiące własność Skarbu Państwa,

przeznaczone pod przyszłą budowę drogi, nie mogą być zbyte bez zgody właściwego zarządcy drogi.”;

36) art. 36 otrzymuje brzmienie:

„Art. 36. W przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu, właściwy zarządca drogi orzeka, w drodze decyzji administracyjnej, o jego przywróceniu do stanu poprzedniego. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu, wymagającego podjęcia przez właściwy organ nadzoru budowlanego decyzji o rozbiórce obiektu budowlanego.”;

37) uchyla się art. 37;

38) w art. 38 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przebudowa lub remont budynków, obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1, należy do ich właściciela i wymaga zgody zarządcy drogi, w drodze postanowienia.”;

39) w art. 39:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) lokalizacji obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,”

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) poruszania się po drogach pojazdów nienormalnych,”

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) umieszczania reklam poza obszarami zabudowanymi, z wyjątkiem parkingów,”

– pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) rozniecania ognisk w pobliżu drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz przejeżdżania przez nie z otwartym ogniem,”

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, z zastrzeżeniem ust. 7, wydawanym w formie decyzji administracyjnej, zgodnie z art. 40.”

d) dodaje się ust. 5-8 w brzmieniu:

„5. Jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia lub obiektu, o którym mowa w ust. 3, koszt tego przełożenia ponosi:

- 1) zarządca drogi – w przypadku gdy okres umieszczenia urządzenia lub obiektu w pasie drogowym jest krótszy niż 4 lata, licząc od daty wydania zezwolenia przez zarządcę drogi, pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych urządzenia lub obiektu,
- 2) właściciel urządzenia lub obiektu – w przypadku gdy okres umieszczenia urządzenia lub obiektu w pasie drogowym jest dłuższy niż 4 lata, licząc od

daty wydania zezwolenia przez zarządcę drogi lub gdy na żądanie właściciela wprowadzono ulepszenia w urządzeniu lub obiekcie.

6. Zarządca drogi w trakcie budowy lub przebudowy drogi może zlokalizować w pasie drogowym kanał technologiczny, służący umieszczeniu podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu, w szczególności linii telekomunikacyjnych.
7. Zarządca drogi udostępnia, w drodze umowy dzierżawy lub najmu, kanały technologiczne, o których mowa w ust. 6, zainteresowanym podmiotom wybranym w drodze przetargu, z zachowaniem przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Zarządca drogi pobiera z tego tytułu opłaty w wysokości ustalonej w umowie.
8. Wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem kanałami technologicznymi, o których mowa w ust. 6, zarządca drogi może powierzyć, w drodze umowy, podmiotowi wyłonionemu w drodze przetargu, z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych.”;

40) art. 40 otrzymuje brzmienie:

„Art. 40. Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg wymaga zezwolenia zarządcy drogi, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy w szczególności:

1) prowadzenia robót w pasie drogowym,

- 2) umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
 - 3) umieszczania w pasie drogowym obiektów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam,
 - 4) zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione w pkt 1-3.
3. Za zajęcie pasa drogowego pobiera się opłatę.
 4. Opłatę, za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 4, ustala się jako iloczyn zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m₂ pasa drogowego i liczby dni zajęcia pasa drogowego.
 5. Opłatę, za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, ustala się jako iloczyn powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i rocznej stawki opłaty za zajęcie 1 m₂ pasa drogowego.
 6. Opłatę, za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, ustala się jako iloczyn powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu albo powierzchni reklamy, liczby dni zajęcia pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m₂ pasa drogowego.
 7. Dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego – organ stanowiący tej jednostki, w drodze uchwały, a dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad –

minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustalają wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego, z tym że stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajęcia pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5 nie może przekraczać 200 zł.

8. Przy ustalaniu stawek, o których mowa w ust. 7, uwzględnia się:
 - 1) kategorię drogi zajętego pasa drogowego,
 - 2) rodzaj elementu zajętego pasa drogowego,
 - 3) procentową wielkość zajęcia szerokości jezdni,
 - 4) rodzaj zajęcia pasa drogowego,
 - 5) rodzaj urządzenia lub obiektu umieszczonego w pasie drogowym.
9. Za zajęcie pasa drogowego o powierzchni mniejszej niż 1 m² lub powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu lub urządzenia mniejszej niż 1 m² stosuje się stawki takie jak za zajęcie 1 m² pasa drogowego.
10. Opłatę, o której mowa w ust. 3, nalicza i pobiera, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy zarządca drogi przy udzielaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego.
11. Za zajęcie pasa drogowego:
 - 1) bez zezwolenia zarządcy drogi,
 - 2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonym w zezwoleniu zarządcy drogi,
 - 3) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi

- zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotnej wielkości opłaty ustalonej zgodnie z ust. 4-6.
- 12. Termin płatności opłaty, o której mowa w ust. 3, oraz kary, o której mowa w ust. 11, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca jej wysokość stała się ostateczna.
- 13. 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, w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego i ponosi opłatę, o której mowa w ust. 4. Za wejście w pas drogowy bez powiadomienia zarządcy drogi, przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego – zarządca drogi wymierza karę pieniężną zgodnie z ust. 11.
- 14. Zajmujący pas drogowy jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki ruchu i przywrócić pas do poprzedniego stanu użyteczności w określonym terminie.
- 15. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określa warunki niezbędne do udzielania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego na cele, o których mowa w ust. 2, mając na względzie bezpieczeństwo użytkowania i ochronę dróg.”;

41) art. 40a otrzymuje brzmienie:

- „Art. 40a. 1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 i 2, art. 13g ust. 1 lit. a) i art. 40 ust. 3 oraz kary pieniężne określone w art. 13h ust. 1, art. 29a ust. 1 i art. 40 ust. 11, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7, stanowią przychody środków specjalnych odpowiednich zarządów dróg, przeznaczonych na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych.
2. Opłaty za przejazdy pojazdów nienormatywnych, których trasa przekracza granicę państwa, określone w art. 13c ust. 1 pkt 2 i kary, o których mowa w art. 13h ust. 1, dotyczące tych pojazdów, stanowią przychody środka specjalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przeznaczonego na budowę, przebudowę, remont i utrzymanie dróg krajowych.”;

42) w art. 40b ust. 2 otrzymuje brzmienie:

- „2. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej masy, nacisków osi lub wymiarów pojazdów, urzędy celne pobierają opłaty ustalone zgodnie z art. 13c ust. 4 i wymierzają kary pieniężne ustalone zgodnie z art. 13h ust. 2.”;

43) w art. 40c ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. W przypadku stwierdzenia, że pojazd przekracza dopuszczalną masę, naciski osi, wymiary lub przejazd pojazdu odbywa się bez zezwolenia wymaganego przepisami Prawa o ruchu drogowym, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego ma również prawo wymierzania i pobierania kary pieniężnej, ustalonej zgodnie z art. 13h ust. 2.”;

44) dodaje się art. 40d w brzmieniu:

„Art. 40d. 1. W razie nieterminowego uiszczenia opłat określonych w art. 13 ust. 1 pkt 2 i art. 40 ust. 3 oraz kar pieniężnych określonych w art. 13h ust. 1, art. 29a ust. 1 i art. 40 ust. 11, a także opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7, pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek ustawowych.

2. Opłaty i kary nieuiszczone w terminie podlegają wraz z odsetkami za zwłokę przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”;

45) art. 41 otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Koszty związane z określeniem tras przejazdu oraz przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych pokrywa dokonujący tych przejazdów.

2. Koszty związane z:

1) określeniem tras przejazdu – ustala organ właściwy do wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego,

2) przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych, z wyjątkiem kosztów dostaw, usług i robót wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdem nienormatywnym, wykonywanych przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym lub na jego rzecz przez odpowiednie podmioty – ustala właściwy zarządca drogi.

3. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określa sposób ustalania kosztów, o

których mowa w ust. 1, oraz sposób ich pokrywania przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormalnym, mając na uwadze długość przejazdu i stopień przystosowania trasy przejazdu.”;

46) po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„Art. 41a. 1. 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), zgodnie z regulacjami międzynarodowymi, mając na uwadze stan techniczny dróg oraz w celu ochrony dróg przed zniszczeniem.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala wykaz dróg krajowych oraz wykaz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 98 kN (10 t), mając na uwadze stan techniczny dróg.

3. Drogi nie wymienione w ust. 1 i 2 stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 78,4 kN (8 t).”;

47) art. 42 otrzymuje brzmienie:

„Art. 42. Zabrania się umieszczania urządzeń liniowych, w szczególności linii energetycznej, telekomunikacyjnej, rurociągu, taśmociągu, wzdłuż pasów drogowych, poza obszarem zabudowanym, w odległości mniejszej niż 15,0 m od granicy pasa, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z potrzebami obronnymi i zadaniami na

rzecz obronności kraju oraz ochrony środowiska, umieszczenie urządzenia liniowego, w odległości mniejszej niż określona w ust. 1, może nastąpić za zgodą zarządcy drogi, w drodze postanowienia.

3. Urządzenia liniowe, o których mowa w ust. 1, mogą być umieszczane, na warunkach określonych przez zarządcę drogi:

1) na terenach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi – na skarpach nasypów drogowych, z wyjątkiem nasypów spełniających jednocześnie funkcję wałów przeciwpowodziowych, a w braku takiej możliwości – na krawędzi korony drogi,

2) na terenach górskich, zalesionych i w parkach narodowych – w pasie drogowym poza koroną drogi.”;

48) w art. 43:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach usytuowanie obiektu budowlanego przy drodze, o której mowa w ust. 1 lp. 3 tabeli, w odległości mniejszej niż określona, może nastąpić wyłącznie za zgodą zarządcy drogi, w drodze postanowienia. Przepisu tego nie stosuje się przy sytuowaniu reklam poza terenem zabudowy.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisów ust. 1 lp. 2 i 3 tabeli nie stosuje się do podziemnej infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu, lokalizowanej poza jezdnią drogi na terenie zabudowy

miast i wsi oraz poza koroną drogi na terenach zalewowych i górskich, na warunkach ustalonych przez zarządcę drogi.”;

- 49) uchyla się rozdział 5;
- 50) uchyla się załącznik do ustawy;
- 51) dodaje się załączniki nr 1 i 2 w brzmieniu określonym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej ustawy;
- 52) załączniki nr 1 i 2 otrzymują brzmienie określone w załącznikach nr 3 i 4 do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. – o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2002 r. Nr 9, poz. 84, Nr 200, poz. 1683 oraz z 2003 r. Nr 96, poz. 874) w art. 2 w ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) pasy drogowe wraz z drogami oraz obiektami budowlanymi związanymi z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515) w art. 64:

- 1) w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

- „4) na jednokrotny przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie, pojazdu przekraczającego granice państwa przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;

- 2) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

- „4a. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, wydaje naczelnik urzędu celnego.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych (Dz. U. Nr 123, poz. 780, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 150, poz. 983, z 2000 r. Nr 12,

poz. 136 oraz z 2002 r. Nr 216, poz. 1826 i Nr 240, poz. 2057) w art. 1 ust. 1, w art. 2, w art. 3 ust. 1, w art. 4 ust. 2 użyty w różnych przypadkach wyraz „modernizacja” zastępuje się użytymi w różnych przypadkach wyrazami „przebudowa, remont”.

Art. 5. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. – o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671) w art. 46 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 46. 1. Wpływy uzyskane z opłat, o których mowa w art. 42 i 43, oraz z opłat z tytułu licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych oraz przewozów wahadłowych i przewozów okazjonalnych, a także przewozów kabotażowych w międzynarodowym transporcie drogowym, jak również z tytułu zezwoleń zagranicznych są przekazywane na wyodrębniony rachunek środków specjalnych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z przeznaczeniem na budowę i utrzymanie dróg krajowych oraz na potrzeby gromadzenia danych o drogach publicznych i sporządzania informacji o sieci dróg publicznych. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad sprawuje nadzór nad prawidłową realizacją wpływów z opłat, o których mowa w art. 42 i 43.”.

Art. 6. Jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia lub obiektu, niezwiązanego z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, umieszczonego w pasie drogowym na podstawie zezwolenia wydanego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, koszt tego przełożenia ponosi zarządca drogi, pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych tego urządzenia lub obiektu.

Art. 7. Do czasu wydania przepisów wykonawczych na podstawie upoważnień zmienianych niniejszą ustawą zachowują moc przepisy dotychczasowe.

Art. 8. Do postępowań administracyjnych wszczętych, a nie zakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. Do dnia wejścia w życie przepisów określonych w art. 40 ust. 7 ustawy, o której mowa w art. 1, do wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, ustalania opłat i kar z tego tytułu oraz przeznaczania środków pochodzących z tych opłat i kar, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 30, który wchodzi w życie w terminie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 46 i 52, który wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

- 1) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- 2) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2002r. Nr 113, poz. 984, Nr 127, poz. 1090, Nr 141, poz. 1178, Nr 169, poz. 1387, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1679 i Nr 216, poz. 1824 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 718).
- 3) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz. 1800, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 113, poz. 984, Nr 126, poz. 1070, Nr 130, poz. 1112, Nr 200, poz. 1682 i Nr 240, poz. 2058 oraz z 2003 r. Nr 1, poz. 15, Nr 80, poz. 717, 720 i 721 i Nr 96, poz. 874).

Załączniki

do ustawy z dnia

Załącznik nr 1

Stawki opłaty, o której mowa w art. 13c ust. 1 pkt 1:

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka opłaty w zł za 1 km
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem, za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość	0,15
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 4,50 m włącznie b) dodatkowo, za każde rozpoczęte 10 cm ponad 4,50 m.	0,15 0,20
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie b) ponad 3,20 do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie c) dodatkowo, za każdy rozpoczęty 0,50 m ponad 4,50 m.	0,20 0,45 0,40
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 80 kN: 1) dla osi pojedynczej: a) ponad 80 kN do 84 kN b) ponad 84 kN do 92 kN c) ponad 92 kN do 100 kN d) ponad 100 kN do 112 kN e) za każde rozpoczęte 8 kN ponad 112 kN, dodatkowo	0,40 1,10 2,60 5,50 4,00
	2) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi do 1,20 m: a) ponad 57,5 kN do 60,5 kN b) ponad 60,5 kN do 66 kN	0,10

	c) ponad 66 kN do 72 kN d) ponad 72 kN do 80,5 kN e) za każde rozpoczęte 6 kN ponad 80,5 kN, dodatkowo	0,50 1,30 2,40 1,20
	3) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,20 m do 1,30 m: a) ponad 65 kN do 68 kN b) ponad 68 kN do 74,5 kN c) ponad 74,5 kN do 81 kN d) ponad 81 kN do 91 kN e) za każde rozpoczęte 6,50 kN ponad 91 kN, dodatkowo	0,20 1,00 2,10 3,70 3,90
	4. dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,30 m do 2,00 m: a) ponad 72,5 kN do 76 kN b) ponad 76 kN do 83,5 kN c) ponad 83,5 kN do 90,5 kN d) ponad 90,5 kN do 101,5 kN e) za każde rozpoczęte 7 kN ponad 101,5 kN, dodatkowo	0,30 1,40 2,90 4,70 4,90
5	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 100 kN: 1) dla osi pojedynczej: a) ponad 100 kN do 105 kN b) ponad 105 kN do 115 kN c) ponad 115 kN do 125 kN d) ponad 125 kN do 140 kN e) za każde rozpoczęte 10 kN ponad 140 kN, dodatkowo	0,60 1,30 2,40 4,20 2,00
	2) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi do 1,10 m: a) ponad 57,5 kN do 60,5 kN b) ponad 60,5 kN do 66 kN c) ponad 66 kN do 72 kN d) ponad 72 kN do 80,5 kN e) za każde rozpoczęte 6 kN ponad 80,5 kN, dodatkowo	0,20 0,60 1,30 2,30

		3,00
	3) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,10 m do 1,20 m:	
	a) ponad 65 kN do 68 kN	0,10
	b) ponad 68 kN do 74,5 kN	0,50
	c) ponad 74,5 kN do 81 kN	1,30
	d) ponad 81 kN do 91 kN	2,70
	e) za każde rozpoczęte 6,50 kN ponad 91 kN dodatkowo	3,20
	4) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,20 do 1,30 m:	
	a) ponad 72,5 kN do 76 kN	0,10
	b) ponad 76 kN do 83,5 kN	0,90
	c) ponad 83,5 kN do 90,5 kN	2,20
	d) ponad 90,5 kN do 101,5 kN	4,10
	e) za każde rozpoczęte 7 kN ponad 101,5 kN, dodatkowo	4,20
	5) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,30 m:	
	a) ponad 80 kN do 84 kN	0,60
	b) ponad 84 kN do 92 kN	1,70
	c) ponad 92 kN do 100 kN	3,50
	d) ponad 100 kN do 112 kN	6,30
	e) za każde rozpoczęte 8 kN ponad 112 kN, dodatkowo	5,60
6	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu:	
	1) pojedynczego:	
	a) do 5 t włącznie	0,50
	b) ponad 5 t do 10 t włącznie	1,20
	c) ponad 10 t do 20 t włącznie	2,40
	d) za każde rozpoczęte 5 t ponad 20 t, dodatkowo	1,80
	2) członowego lub zespołu pojazdów, składającego się z pojazdu silnikowego i przyczepy:	
	a) do 10 t włącznie	0,50
	b) ponad 10 t do 24 t włącznie	1,20
	c) ponad 24 t do 40 t włącznie	2,40

	d) za każde rozpoczęte 10 t ponad 40 t, dodatkowo	3,60
--	---	------

Załącznik nr 2

Kary pieniężne, o których mowa w art. 13h ust. 1:

Lp.	Wyszczególnienie	Wysokość kary w zł
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu, za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość	120
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od 4,00 m do 4,50 m włącznie b) dodatkowo, za każde rozpoczęte 10 cm ponad 4,50 m	120 160
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie b) ponad 3,20 do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie c) dodatkowo, za każde rozpoczęte 0,50 m ponad 4,50 m	160 360 320
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków na drogach, gdzie dopuszczalny jest ruch pojazdów o naciskach osi do 80 kN: 1) dla osi pojedynczej: a) ponad 80 kN do 84 kN b) ponad 84 kN do 92 kN c) ponad 92 kN do 100 kN d) ponad 100 kN do 112 kN e) za każde rozpoczęte przekroczenie 8 kN ponad 112 kN, dodatkowo	480 1 320 3 120 6 600 4 800
	2) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi do 1,20	

	<p>m:</p> <p>a) ponad 57,5 kN do 60,5 kN</p> <p>b) ponad 60,5 kN do 66 kN</p> <p>c) ponad 66 kN do 72 kN</p> <p>d) ponad 72 kN do 80,5 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 6 kN ponad 80,5 kN, dodatkowo</p>	<p>120</p> <p>600</p> <p>1 560</p> <p>2 880</p> <p>1 440</p>
	<p>3) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,20 m do 1,30 m:</p> <p>a) ponad 65 kN do 68 kN</p> <p>b) ponad 68 kN do 74,5 kN</p> <p>c) ponad 74,5 kN do 81 kN</p> <p>d) ponad 81 kN do 91 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 6,50 kN ponad 91 kN, dodatkowo</p>	<p>240</p> <p>1 200</p> <p>2 520</p> <p>4 440</p> <p>4 680</p>
	<p>4) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,30 m do 2,00 m:</p> <p>a) ponad 72,5 kN do 76 kN</p> <p>b) ponad 76 kN do 83,5 kN</p> <p>c) ponad 83,5 kN do 90,5 kN</p> <p>d) ponad 90,5 kN do 101,5 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 7 kN ponad 1001,5 kN, dodatkowo</p>	<p>360</p> <p>1 680</p> <p>3 480</p> <p>5 640</p> <p>5 880</p>
5	<p>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie dopuszczony jest ruch pojazdów o naciskach osi do 100 kN:</p> <p>1) dla osi pojedynczej:</p> <p>a) ponad 100 kN do 105 kN</p> <p>b) ponad 105 kN do 115 kN</p> <p>c) ponad 115 kN do 125 kN</p> <p>d) ponad 125 kN do 140 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 10 kN ponad 140 kN, dodatkowo</p>	<p>720</p> <p>1 560</p> <p>2 880</p> <p>5 040</p> <p>2 400</p>

	<p>2) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi do 1,10 m:</p> <p>a) ponad 57,5 kN do 60,5 kN</p> <p>b) ponad 60,5 kN do 66 kN</p> <p>c) ponad 66 kN do 72 kN</p> <p>d) ponad 72 kN do 80,5 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 6 kN ponad 140 kN, dodatkowo</p>	<p>240</p> <p>720</p> <p>1 200</p> <p>2 760</p> <p>3 600</p>
	<p>3) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,10 m do 1,20 m:</p> <p>a) ponad 65 kN do 68 kN</p> <p>b) ponad 68 kN do 74,5 kN</p> <p>c) ponad 74,5 kN do 81 kN</p> <p>d) ponad 81 kN do 91 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 6,5 kN ponad 91 kN, dodatkowo</p>	<p>120</p> <p>600</p> <p>1 560</p> <p>3 240</p> <p>3 840</p>
	<p>4) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,20 m do 1,30 m:</p> <p>a) ponad 72,5 kN do 76 kN</p> <p>b) ponad 76 kN do 83,5 kN</p> <p>c) ponad 83,5 kN do 90,5 kN</p> <p>d) ponad 90,5 kN do 101,5 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 7 kN ponad 101,5 kN, dodatkowo</p>	<p>120</p> <p>1 080</p> <p>2 640</p> <p>4 920</p> <p>5 040</p>
	<p>5) dla osi składowej osi wielokrotnej, przy rozstawie osi powyżej 1,30 m:</p> <p>a) ponad 80 kN do 84 kN</p> <p>b) ponad 84 kN do 92 kN</p> <p>c) ponad 92 kN do 100 kN</p> <p>d) ponad 100 kN do 112 kN</p> <p>e) za każde rozpoczęte przekroczenie 8 kN ponad 112 kN, dodatkowo</p>	<p>720</p> <p>2 040</p> <p>4 200</p> <p>7 560</p> <p>6 720</p>
6	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu:	

	1) pojedynczego: a) do 5 t włącznie b) ponad 5 t do 10 t włącznie c) ponad 10 t do 20 t włącznie d) za każde rozpoczęte 5 t ponad 20 t, dodatkowo	600 1 440 2 880 2 160
	2) członowego lub zespołu pojazdów, składającego się z pojazdu silnikowego i przyczepy: a) do 10 t włącznie b) ponad 10 t do 24 t włącznie c) ponad 24 t do 40 t włącznie d) za każde rozpoczęte 10 t ponad 40 t, dodatkowo	600 1 440 2 880 4 320
7	Za niedotrzymanie któregokolwiek z pozostałych warunków przejazdu, podanych w zezwoleniu	1 000

Załączniki nr 3

do ustawy z dnia

Stawki opłaty, o której mowa w art. 13c ust. 1 pkt 1:

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka opłaty w zł za 1 km
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem, za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość	0,15
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 4,50 m włącznie b) dodatkowo, za każde rozpoczęte 10 cm ponad 4,50 m	0,15 0,20
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie	

	b)ponad 3,20 do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie c)dodatkowo, za każdy rozpoczęty 0,50 m ponad 4,50 m	0,20 0,45 0,40
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 78,4 kN (8 t): 1) dla pojedynczej osi nie napędowej 68,6 kN (7,0 t): a) ponad 68,6 kN do 73,5 kN b) ponad 73,5 kN do 78,4 kN c) ponad 78,4 kN do 83,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 83,3 kN, dodatkowo	 0,40 ^{*)} 0,90 ^{*)} 1,50 ^{*)} 1,30 ^{*)}
	2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 75,5 kN (7,7 t): a) ponad 75,5 kN do 83,3 kN b) ponad 83,3 kN do 95,1 kN c) ponad 95,1 kN do 104,9 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 104,9 kN, dodatkowo	 0,15 ^{*)} 0,40 ^{*)} 0,90 ^{*)} 0,75 ^{*)}
	3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t): a) ponad 108,8 kN do 118,6 kN b) ponad 118,6 kN do 128,4 kN c) ponad 128,4 kN do 138,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN, dodatkowo	 0,40 ^{*)} 1,00 ^{*)} 1,70 ^{*)} 1,60 ^{*)}
	4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 122,7 kN (12,5 t): a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN	 0,60 ^{*)} 1,30 ^{*)}

	<p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN, dodatkowo</p>	<p>2,30^{*)}</p> <p>2,00^{*)}</p>
	<p>5) dla podwójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <p>a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p> <p>b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10kN ponad 165,7kN, dodatkowo</p>	<p>0,80^{*)}</p> <p>1,80^{*)}</p> <p>3,00^{*)}</p> <p>2,60^{*)}</p>
	<p>6) dla potrójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 143,1 kN (14,6 t):</p> <p>a) ponad 143,1 kN do 157, 8 kN</p> <p>b) ponad 157,8 kN do 172,5 kN</p> <p>c) ponad 172,5 kN do 187,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 187,2 kN, dodatkowo</p>	<p>0,50^{*)}</p> <p>1,10^{*)}</p> <p>1,90^{*)}</p> <p>1,90^{*)}</p>
	<p>7) dla potrójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 163,6 kN (16,7 t):</p> <p>a) ponad 163,6 kN do 178,3 kN</p> <p>b) ponad 178,3 kN do 193,0 kN</p> <p>c) ponad 193,0 kN do 207,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 207,7 kN, dodatkowo</p>	<p>0,70^{*)}</p> <p>1,50^{*)}</p> <p>2,70^{*)}</p> <p>2,50^{*)}</p>
	<p>8) dla pojedynczej osi napędowej 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a) ponad 78,4 kN do 83,3 kN</p> <p>b)ponad 83,3 kN do 88,2 kN</p> <p>c)ponad 88,2 kN do 93,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 93,1 kN, dodatkowo</p>	<p>0,15^{*)}</p> <p>0,30^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p>

	<p>9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a)ponad 78,4 kN do 88,2 kN</p> <p>b)ponad 88,2 kN do 98,0 kN</p> <p>c)ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 107,8 kN, dodatkowo</p>	<p>0,10^{*)}</p> <p>0,20^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p>
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t):</p> <p>a)ponad 108,8 kN do 118,6 kN</p> <p>b)ponad 118,6 kN do 128,4 kN</p> <p>c)ponad 128,4 kN do 138,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN, dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p> <p>0,80^{*)}</p>
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 122,7 kN (12,5):</p> <p>a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN</p> <p>b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN</p> <p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN, dodatkowo</p>	<p>0,30^{*)}</p> <p>0,70^{*)}</p> <p>1,20^{*)}</p> <p>1,00^{*)}</p>
5	<p>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 98 kN (10 t):</p> <p>1) dla pojedynczej osi nie napędowej 85,3 kN (8,7 t):</p> <p>a) ponad 85,3 kN do 90,2 kN</p> <p>b) ponad 90,2 kN do 95,1 kN</p> <p>c) ponad 95,1 kN do 100,0 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 100,0 kN, dodatkowo</p>	<p>0,30^{*)}</p> <p>0,65^{*)}</p> <p>1,00^{*)}</p> <p>0,65^{*)}</p>
	<p>2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy</p>	

	<p>osiemi składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10 t):</p> <p>a)ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>b)ponad 107,8 kN do 117,6 kN</p> <p>c)ponad 117,6 kN do 127,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN, dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p> <p>0,65^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p>
	<p>3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <p>a)ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p> <p>b)ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c)ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p> <p>d)za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN, dodatkowo</p>	<p>0,40^{*)}</p> <p>0,85^{*)}</p> <p>1,30^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p>
	<p>4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t):</p> <p>a)ponad 153,9 kN do 163,7 kN</p> <p>b)ponad 163,7 kN do 173,5 kN</p> <p>c)ponad 173,5 kN do 183,3 kN</p> <p>d)za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN, dodatkowo</p>	<p>0,50^{*)}</p> <p>1,10^{*)}</p> <p>1,70^{*)}</p> <p>1,20^{*)}</p>
	<p>5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 170,4 kN (17,4 t):</p> <p>a)ponad 170,4 kN do 180,2 kN</p> <p>b)ponad 180,2 kN do 190,0 kN</p> <p>c)ponad 190,0 kN do 199,8 kN</p> <p>d)za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 199,8 kN, dodatkowo</p>	<p>0,60^{*)}</p> <p>1,30^{*)}</p> <p>2,10^{*)}</p> <p>1,40^{*)}</p>
	<p>6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 179,0 kN (18,3 t):</p> <p>a)ponad 179,0 kN do 193,7 kN</p>	

	b)ponad 193,7 kN do 208,4 kN c)ponad 208,4 kN do 223,1 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 223,1 kN, dodatkowo	0,40 ^{*)} 0,90 ^{*)} 1,50 ^{*)} 1,10 ^{*)}
	7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 204,5 kN (20,9 t): a) ponad 204,5 kN do 219,2 kN b)ponad 219,2 kN do 233,9 kN c)ponad 233,9 kN do 248,6 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 248,6 kN, dodatkowo	0,55 ^{*)} 1,20 ^{*)} 1,90 ^{*)} 1,30 ^{*)}
	8) dla pojedynczej osi napędowej 98,0 kN (10,0 t): a) ponad 98,0 kN do 102,9 kN b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN dodatkowo	0,25 ^{*)} 0,50 ^{*)} 0,80 ^{*)} 0,50 ^{*)}
	9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10,0 t): a) ponad 98,0 kN do 107,8 kN b) ponad 107,8 kN do 117,6 kN c) ponad 117,6 kN do 127,4 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN, dodatkowo	0,10 ^{*)} 0,20 ^{*)} 0,35 ^{*)} 0,25 ^{*)}
	10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t): a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN	0,20 ^{*)} 0,40 ^{*)} 0,60 ^{*)}

	d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN, dodatkowo	0,45 ^{*)}
	11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t): a) ponad 153,9 kN do 163,7 kN b) ponad 163,7 kN do 173,5 kN c) ponad 173,5 kN do 183,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN, dodatkowo	0,25 ^{*)} 0,55 ^{*)} 0,90 ^{*)} 0,60 ^{*)}
6	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 112,7 kN: 1) dla pojedynczej osi nie napędowej 98 kN (10 t): a) ponad 98 kN do 102,9 kN b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN, dodatkowo	0,20 ^{*)} 0,40 ^{*)} 0,60 ^{*)} 0,40 ^{*)}
	2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 107,8 kN (11 t): a) ponad 107,8 kN do 117,6 kN b) ponad 117,6 kN do 127,4 kN c) ponad 127,4 kN do 137,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 137,2 kN, dodatkowo	0,15 ^{*)} 0,30 ^{*)} 0,50 ^{*)} 0,35 ^{*)}
	3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t): a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN,	0,30 ^{*)} 0,65 ^{*)} 1,00 ^{*)}

	dodatkowo	0,70 ^{*)}
	4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t): a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN, dodatkowo	0,35 ^{*)} 0,75 ^{*)} 1,20 ^{*)} 0,75 ^{*)}
	5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 196,0 kN (20 t): a) ponad 196,0 kN do 205,8 kN b) ponad 205,8 kN do 215,6 kN c) ponad 215,6 kN do 225,4 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 225,4 kN, dodatkowo	0,40 ^{*)} 0,90 ^{*)} 1,40 ^{*)} 0,90 ^{*)}
	6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 205,8 kN (21 t): a) ponad 205,8 kN do 220,5 kN b) ponad 220,5 kN do 235,2 kN c) ponad 235,2 kN do 249,9 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 249,9 kN, dodatkowo	0,30 ^{*)} 0,70 ^{*)} 1,20 ^{*)} 0,90 ^{*)}
	7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 235,2 kN (24 t): a) ponad 235,2 kN do 249,9 kN b) ponad 249,9 kN do 264,6 kN c) ponad 264,6 kN do 279,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 279,3 kN, dodatkowo	0,45 ^{*)} 1,00 ^{*)} 1,50 ^{*)} 1,00 ^{*)}

	<p>8) dla pojedynczej osi napędowej 112,7 kN (11,5 t):</p> <p>a) ponad 112,7 kN do 117,6 kN</p> <p>b) ponad 117,6 kN do 122,5 kN</p> <p>c) ponad 122,5 kN do 127,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 127,4 kN dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p> <p>0,75^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p>
	<p>9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 112,7 kN (11,5 t):</p> <p>a) ponad 112,7 kN do 122,5 kN</p> <p>b) ponad 122,5 kN do 132,3 kN</p> <p>c) ponad 132,3 kN do 142,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 142,1 kN, dodatkowo</p>	<p>0,10^{*)}</p> <p>0,20^{*)}</p> <p>0,35^{*)}</p> <p>0,25^{*)}</p>
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t):</p> <p>a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN</p> <p>b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN</p> <p>c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN, dodatkowo</p>	<p>0,10^{*)}</p> <p>0,20^{*)}</p> <p>0,30^{*)}</p> <p>0,20^{*)}</p>
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t):</p> <p>a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN</p> <p>c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN, dodatkowo</p>	<p>0,10^{*)}</p> <p>0,25^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p> <p>0,25^{*)}</p>
7	<p>Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu:</p> <p>1) pojedynczego:</p> <p>a) do 5 t włącznie</p>	<p>0,50</p>

	b)ponad 5 t do 10 t włącznie	1,20
	c)ponad 10 t do 20 t włącznie	2,40
	d)za każde rozpoczęte 5 t ponad 20 t, dodatkowo	1,80
	2)członowego lub zespołu pojazdów składającego się z pojazdu silnikowego i przyczepy:	
	a)do 10 t włącznie	0,50
	b)ponad 10 t do 24 t włącznie	1,20
	c)ponad 24 t do 40 t włącznie	2,40
	d)za każde rozpoczęte 10 t ponad 40 t, dodatkowo	3,60

*) w stosunku do pojazdów wyposażonych w zawieszenie pneumatyczne opłaty ustala się w wysokości o 25% niższej od wysokości ustalonej w tabeli.

Załącznik nr 4

Kary pieniężne, o których mowa w art. 13h ust. 1

Lp.	Wyszczególnienie	Wysokość kary w zł
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu, za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość	120
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od 4,00 m do 4,50 m włącznie b) dodatkowo za każde rozpoczęte 10 cm ponad 4,50 m	120 160
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie b) ponad 3,20 do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie c) dodatkowo za każdy rozpoczęty 0,50 m ponad 4,50 m	160 360 320
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 78,4 kN (8 t):	

	<p>1) dla pojedynczej osi nie napędowej 68,6 kN (7,0 t):</p> <p>a) ponad 68,6 kN do 73,5 kN</p> <p>b) ponad 73,5 kN do 78,4 kN</p> <p>c) ponad 78,4 kN do 83,3 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 83,3 kN, dodatkowo</p>	<p>480^{*)}</p> <p>1080^{*)}</p> <p>1800^{*)}</p> <p>1560^{*)}</p>
	<p>2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 75,5 kN (7,7 t):</p> <p>a) ponad 75,5 kN do 85,3 kN</p> <p>b) ponad 85,3 kN do 95,1 kN</p> <p>c) ponad 95,1 kN do 104,9 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 104,9 kN, dodatkowo</p>	<p>180^{*)}</p> <p>480^{*)}</p> <p>1080^{*)}</p> <p>900^{*)}</p>
	<p>3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t):</p> <p>a) ponad 108,8 kN do 118,6 kN</p> <p>b) ponad 118,6 kN do 128,4 kN</p> <p>c) ponad 128,4 kN do 138,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN, dodatkowo</p>	<p>480^{*)}</p> <p>1200^{*)}</p> <p>2040^{*)}</p> <p>1920^{*)}</p>
	<p>4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 122,7 kN (12,5 t):</p> <p>a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN</p> <p>b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN</p> <p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN, dodatkowo</p>	<p>720^{*)}</p> <p>1560^{*)}</p> <p>2760^{*)}</p> <p>2400^{*)}</p>
	<p>5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 136,3</p>	

	<p>kN (13,9 t):</p> <p>a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p> <p>b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN, dodatkowo</p>	<p>960^{*)}</p> <p>2160^{*)}</p> <p>3600^{*)}</p> <p>3120^{*)}</p>
	<p>6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 143,1 kN (14,6 t):</p> <p>a) ponad 143,1 kN do 157,8 kN</p> <p>b) ponad 157,8 kN do 172,5 kN</p> <p>c) ponad 172,5 kN do 187,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 187,2 kN, dodatkowo</p>	<p>600^{*)}</p> <p>1320^{*)}</p> <p>2280^{*)}</p> <p>2280^{*)}</p>
	<p>7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 163,6 kN (16,7 t):</p> <p>a)ponad 163,6 kN do 178,3 kN</p> <p>b)ponad 178,3 kN do 193,0 kN</p> <p>c)ponad 193,0 kN do 207,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 207,7 kN, dodatkowo</p>	<p>840^{*)}</p> <p>1800^{*)}</p> <p>3240^{*)}</p> <p>3000^{*)}</p>
	<p>8) dla pojedynczej osi napędowej 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a) ponad 78,4 kN do 83,3 kN</p> <p>b) ponad 83,3 kN do 88,2 kN</p> <p>c) ponad 88,2 kN do 93,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 93,1 kN dodatkowo</p>	<p>180^{*)}</p> <p>360^{*)}</p> <p>600^{*)}</p> <p>480^{*)}</p>
	<p>9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a) ponad 78,4 kN do 88,2 kN</p> <p>b) ponad 88,2 kN do 98,0 kN</p>	<p>120^{*)}</p> <p>240^{*)}</p>

	<p>c) ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 107,8 kN, dodatkowo</p>	<p>540^{*)}</p> <p>540^{*)}</p>
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t):</p> <p>a) ponad 108,8 kN do 118,6 kN</p> <p>b) ponad 118,6 kN do 128,4 kN</p> <p>c) ponad 128,4 kN do 138,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN, dodatkowo</p>	<p>240^{*)}</p> <p>600^{*)}</p> <p>1080^{*)}</p> <p>960^{*)}</p>
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 122,7 kN (12,5 t):</p> <p>a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN</p> <p>b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN</p> <p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN, dodatkowo</p>	<p>360^{*)}</p> <p>840^{*)}</p> <p>1440^{*)}</p> <p>1200^{*)}</p>
5	<p>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 98 kN (10 t):</p> <p>1) dla pojedynczej osi nie napędowej 85,3 kN (8,7 t):</p> <p>a) ponad 85,3 kN do 90,2 kN</p> <p>b) ponad 90,2 kN do 95,1 kN</p> <p>c) ponad 95,1 kN do 100,0 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 100,0 kN, dodatkowo</p>	<p>360^{*)}</p> <p>780^{*)}</p> <p>1200^{*)}</p> <p>780^{*)}</p>
	<p>2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10 t):</p> <p>a) ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p>	

	b) ponad 107,8 kN do 117,6 kN c) ponad 117,6 kN do 127,4 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN, dodatkowo	240 ^{*)} 480 ^{*)} 780 ^{*)} 600 ^{*)}
	3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t): a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN, dodatkowo	480 ^{*)} 1020 ^{*)} 1560 ^{*)} 1080 ^{*)}
	4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległość pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t): a) ponad 153,9 kN do 163,7 kN b) ponad 163,7 kN do 173,5 kN c) ponad 173,5 kN do 183,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN, dodatkowo	600 ^{*)} 1320 ^{*)} 2040 ^{*)} 1440 ^{*)}
	5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 170,4 kN (17,4 t): a) ponad 170,4 kN do 180,2 kN b) ponad 180,2 kN do 190,0 kN c) ponad 190,0 kN do 199,8 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 199,8 kN, dodatkowo	720 ^{*)} 1560 ^{*)} 2520 ^{*)} 1680 ^{*)}
	6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 179,0 kN (18,3 t): a) ponad 179,0 kN do 193,7 kN	480 ^{*)}

	b) ponad 193,7 kN do 208,4 kN c) ponad 208,4 kN do 223,1 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 223,1 kN, dodatkowo	1080 ^{*)} 1800 ^{*)} 1320 ^{*)}
	7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 204,5 kN (20,9 t): a) ponad 204,5 kN do 219,2 kN b) ponad 219,2 kN do 233,9 kN c) ponad 233,9 kN do 248,6 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 248,6 kN, dodatkowo	660 ^{*)} 1440 ^{*)} 2280 ^{*)} 1560 ^{*)}
	8) dla pojedynczej osi napędowej 98,0 kN (10,0 t): a) ponad 98,0 kN do 102,9 kN b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN dodatkowo	300 ^{*)} 600 ^{*)} 960 ^{*)} 600 ^{*)}
	9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10,0 t): a) ponad 98,0 kN do 107,8 kN b) ponad 107,8 kN do 117,6 kN c) ponad 117,6 kN do 127,4 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN, dodatkowo	120 ^{*)} 240 ^{*)} 420 ^{*)} 300 ^{*)}
	10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t): a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN,	240 ^{*)} 480 ^{*)} 720 ^{*)}

	dodatkowo	540 ^{*)}
	11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t): a) ponad 153,9 kN do 163,7 kN b) ponad 163,7 kN do 173,5 kN c) ponad 173,5 kN do 183,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN, dodatkowo	300 ^{*)} 660 ^{*)} 1080 ^{*)} 720 ^{*)}
6	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, gdzie dopuszczony jest ruch pojazdów o naciskach osi do 112,7 kN: 1) dla pojedynczej osi nie napędowej 98 kN (10 t): a) ponad 98 kN do 102,9 kN b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN, dodatkowo	240 ^{*)} 480 ^{*)} 720 ^{*)} 480 ^{*)}
	2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 107,8 kN (11 t): a) ponad 107,8 kN do 117,6 kN b) ponad 117,6 kN do 127,4 kN c) ponad 127,4 kN do 137,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 137,2 kN, dodatkowo	180 ^{*)} 360 ^{*)} 600 ^{*)} 420 ^{*)}
	3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t): a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN	360 ^{*)} 780 ^{*)}

	<p>c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN, dodatkowo</p>	<p>1200^{*)}</p> <p>840^{*)}</p>
	<p>4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t):</p> <p>a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN</p> <p>c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN, dodatkowo</p>	<p>420^{*)}</p> <p>900^{*)}</p> <p>1440^{*)}</p> <p>900^{*)}</p>
	<p>5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 196,0 kN (20 t):</p> <p>a) ponad 196,0 kN do 205,8 kN</p> <p>b) ponad 205,8 kN do 215,6 kN</p> <p>c) ponad 215,6 kN do 225,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 225,4 kN, dodatkowo</p>	<p>480^{*)}</p> <p>1080^{*)}</p> <p>1680^{*)}</p> <p>1080^{*)}</p>
	<p>6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 205,8 kN (21 t):</p> <p>a) ponad 205,8 kN do 220,5 kN</p> <p>b) ponad 220,5 kN do 235,2 kN</p> <p>c) ponad 235,2 kN do 249,9 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 249,9 kN, dodatkowo</p>	<p>360^{*)}</p> <p>840^{*)}</p> <p>1440^{*)}</p> <p>1080^{*)}</p>
	<p>7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 235,2 kN (24 t):</p> <p>a) ponad 235,2 kN do 249,9 kN</p> <p>b) ponad 249,9 kN do 264,6 kN</p> <p>c) ponad 264,6 kN do 279,3 kN</p>	<p>540^{*)}</p> <p>1200^{*)}</p> <p>1800^{*)}</p>

	d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 279,3 kN, dodatkowo	1200 ^{*)}
	8) dla pojedynczej osi napędowej 112,7 kN (11,5 t): a) ponad 112,7 kN do 117,6 kN b) ponad 117,6 kN do 122,5 kN c) ponad 122,5 kN do 127,4 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 127,4 kN dodatkowo	240 ^{*)} 540 ^{*)} 900 ^{*)} 540 ^{*)}
	9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 112, 7 kN (11,5 t): a) ponad 112,7 kN do 122,5 kN b) ponad 122,5 kN do 132,3 kN c) ponad 132,3 kN do 142,1 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 142,1 kN, dodatkowo	120 ^{*)} 240 ^{*)} 420 ^{*)} 300 ^{*)}
	10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t): a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN, dodatkowo	120 ^{*)} 240 ^{*)} 360 ^{*)} 240 ^{*)}
	11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t): a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN, dodatkowo	120 ^{*)} 300 ^{*)} 480 ^{*)}

		300 ^{*)}
7	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu: 1) pojedynczego: a) do 5 t włącznie b) ponad 5 t do 10 t włącznie c) ponad 10 t do 20 t włącznie d) za każde rozpoczęte 5 t ponad 20 t, dodatkowo	600 1440 2880 2160
	2) członowego lub zespołu pojazdów składającego się z pojazdu silnikowego i przyczepy: a) do 10 t włącznie b) ponad 10 t do 24 t włącznie c) ponad 24 t do 40 t włącznie d) za każde rozpoczęte 10 t ponad 40 t, dodatkowo	600 1440 2880 4320
8	Za niedotrzymanie któregośkolwiek z pozostałych warunków przejazdu, podanych w zezwoleniu	1000

*) W stosunku do pojazdów wyposażonych w zawieszenie pneumatyczne kary ustala się w wysokości o 25% niższej od wysokości ustalonej w tabeli.

UZASADNIENIE

Konieczność gruntownej zmiany ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838, z późn. zm.) wynika przede wszystkim z konsekwencji wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 10 grudnia 2002 r. o niezgodności z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej przepisów ustawy o drogach publicznych oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad wprowadzania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 51, poz. 608). Wyrok Trybunału Konstytucyjnego stworzył nowy stan prawny. Istnieje zatem konieczność dostosowania przepisów ustawy o drogach publicznych w zakresie opłat za korzystanie z dróg publicznych do dnia 30 listopada 2003 r. Wtedy bowiem tracą moc przepisy dotyczące opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych. Ponadto nowelizacja ta przewiduje uporządkowanie i uproszczenie niektórych procedur oraz pojęć stosowanych w ustawie, dostosowanie przepisów ustawy o drogach publicznych do innych przepisów prawnych, w tym do wymagań Konstytucji RP, m.in. przez usunięcie delegacji ustawowych budzących wątpliwości co do ich konstytucyjności. Wprowadza ona także nowe rozwiązania dostosowane do nowych warunków m.in. w zakresie pobierania odsetek czy też opłat za wydanie zezwoleń przewidzianych ustawą.

Obecny projekt *ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw* stanowi zmienioną wersję projektu z 2002 r. Projekt ten w ramach projektu ustawy o budowie i eksploatacji dróg krajowych był przedmiotem prac Sejmu RP (w tym Sejmowej Komisji Infrastruktury), aż do jego odrzucenia w dniu 27 lutego 2003 r.

Szczegółowe zmiany w ustawie przedstawiają się następująco:

Art. 1:

Pkt 1. Zmiana polega na uzupełnieniu art. 2 ust. 3 o wyraz „publiczne”, tak aby odesłanie, które się tam znajduje było zgodne z brzmieniem tytułu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

Pkt 2. Zmiana ta wprowadza nowy podział dróg ze względu na ich dostępność, na drogi ogólnodostępne i drogi z ograniczonym dostępem, do których zalicza się w szczególności autostrady i drogi ekspresowe. Katalog dróg z ograniczonym dostępem nie jest jednak zamknięty i biorąc po uwagę dostęp do danej drogi, nie ogranicza się wyłącznie do autostrad i dróg ekspresowych.

Pkt 3. Zmiana ta porządkuje słowniczek definicji pojęć używanych w ustawie. Jedną z istotnych zmian jest rozdzielenie pojęcia „droga” i „pas drogowy”. Pierwsze z nich ma oznaczać wyłącznie budowlę, zaś drugie nieruchomość - grunt, na którym znajdzie się ta budowla wraz z obiektami i urządzeniami z nią związanymi (obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu). Kolejną zmianą jest wyodrębnienie z definicji „utrzymanie drogi” pojęcia „remont drogi”, na nowo zdefiniowanie pojęcia „budowa drogi” oraz wykreślenia definicji „modernizacja drogi”. Zmiany te mają na celu dostosowanie przepisów ustawy do przepisów prawa budowlanego. Innego rodzaju dostosowaniem przepisów ustawy, tym razem do przepisów dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, jest nowe określenie pojęcia „obiekty mostowego” oraz wprowadzenie definicji „drogowego obiektu inżynierskiego”, „tunelu”, „przepustu”, „konstrukcji oporowej”. Pojawiają się także inne nieistniejące do tej pory w ustawie definicje: „torowiska tramwajowego”, „chodnika”, „zjazdu” (zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym), „skrzyżowania drogi”, „zieleni przydrożnej”, „reklamy”, „dostępności drogi” i „pojazdu nienormatywnego”. Pozostałym już istniejącym definicjom zostaje nadane nowe brzmienie.

Pkt 4. Zmiana ta polega na rozdzieleniu dotychczasowej treści art. 4a na dwa odrębne ustępy, z których pierwszy stanowiłby upoważnienie dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia określającego sieć autostrad i dróg ekspresowych, natomiast drugi – stanowiłby upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania w porozumieniu z ministrem obrony narodowej zarządzenia ustalającego wykaz dróg

obronnych. Zarządzenie to, z uwagi na zakres nim objęty (drogi obronne), nie będzie podlegało publikacji.

Pkt 5-9. Zmiany te mają na celu usprawnienie procedur dotyczących zaliczania i ustalania przebiegów dróg. W art. 5 ust. 2 obniżono rangę organu właściwego do zaliczania dróg do kategorii drogi krajowej z Rady Ministrów na ministra właściwego do spraw transportu. Kryteria określające drogi krajowe są na tyle ściśle ustalone w ustawie, że przekazanie ministrowi uprawnienia do zaliczania dróg do kategorii dróg krajowych nie będzie miało negatywnych skutków. Celem ograniczenia występujących często przypadków opóźnienia procesu zaliczania do kategorii i ustalania przebiegu dróg przez niewydawanie potrzebnych opinii, wprowadzono zapis o wyznaczaniu terminu na ich przedstawienie, określając jednocześnie, że termin ten nie może być krótszy niż 21 dni od dnia doręczenia wniosku o zaopiniowanie. Niezłożenie opinii w wyznaczonym terminie, będzie traktowane jako akceptacja przedstawionej do zaopiniowania propozycji. Ponadto przyjęto jednoznacznie zasadę, że organem ustalającym przebieg drogi jest organ właściwy do nadania drodze kategorii – w przypadku dróg zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego jest to organ stanowiący. Zaś w celu usprawnienia uzyskiwania opinii, organem opiniującym zaliczanie do kategorii oraz ustalanie przebiegów dróg, określono organ wykonawczy jednostek samorządu terytorialnego. Organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego pracują na sesjach, zaś organy wykonawcze pracują w trybie ciągłym i jest możliwe uzyskanie opinii w krótkim czasie. Natomiast organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego kontrolują działalność organów wykonawczych. Jedynie przy zaliczaniu dróg do kategorii dróg krajowych pozostawiono uprawnienie do opiniowania takich propozycji sejmikom województw i radom miast w miastach na prawach powiatu.

Pkt 10. Zmiana polega na uzupełnieniu definicji dróg wewnętrznych o pętle autobusowe. Ustalono też jednoznacznie, że budowa, przebudowa, remont (wynika ze zdefiniowania pojęcia „remont drogi” w ustawie), utrzymanie, zarządzanie i oznakowanie dróg wewnętrznych, a także finansowanie tych zadań należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku, do właściciela tego terenu. Obecnie istniejący zapis, że jest nim zarządca terenu, był niezrozumiały,

gdyż nie było wiadome, czy chodzi o zarządcę terenu pod tymi drogami, czy też o zarządcę terenu położonego w jego pobliżu. Ponadto zmieniono zapis ust. 4 zobowiązujący zarządcę drogi publicznej do budowy, utrzymania i oznakowania skrzyżowań dróg wewnętrznych z drogami publicznymi. Zgodnie z nową definicją skrzyżowania dróg publicznych, nie obejmuje ono połączeń drogi wewnętrznej z drogami publicznymi. Zarządca drogi publicznej będzie zobowiązany do oznakowania połączeń dróg wewnętrznych z publicznymi oraz do utrzymywania urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu związanych z funkcjonowaniem tych połączeń. Natomiast pozostałe obowiązki będą ciążyły na zarządcy terenu drogi wewnętrznej.

Pkt 11. Nowe uściślane brzmienie art. 9 stwarza dla ministra właściwego do spraw transportu możliwość zaliczania do jednej z kategorii dróg publicznych wyłącznie dróg, które nie były wcześniej zaliczone do żadnej kategorii. Jednocześnie w ust. 2 jednoznacznie rozstrzygnięte są kwestie finansowania zadań wynikających z zarządzania taką drogą.

Pkt 12. Zmiany te dotyczą uporządkowania kwestii związanych z pozbawianiem dróg ich kategorii. Wprowadzono więc jednoznaczne zapisy o przyjęciu takiego samego trybu i tych samych organów przy pozbawianiu dróg kategorii, jakie istnieją i są właściwe w przypadku zaliczania dróg do kategorii. Ponadto wyraźnie określono, że pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem przypadku wyłączenia drogi z użytkowania, możliwe jest jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia jej do innej kategorii. Zdarza się bowiem często, że zarządca pozbawia drogę kategorii, która następnie nie zostaje zaliczona do innej kategorii. Wprowadzono także zapis, że istniejące po wybudowaniu nowego odcinka drogi - stare odcinki dotychczasowego przebiegu dróg, z mocy prawa tracą dotychczasową kategorię i stają się drogami kategorii gminnej. W dotychczasowym stanie prawnym, po wybudowaniu nowych odcinków dróg, zwłaszcza obwodnicy miejscowości, pozostaje szereg odcinków dróg, które wymagają pozbawienia ich dotychczasowej kategorii i zaliczenia do nowej kategorii. W większości przypadków wiąże się to z zaliczeniem tych odcinków do kategorii drogi gminnej, gdyż taki właśnie charakter uzyskują one po wybudowaniu nowego odcinka drogi (obwodnicy miejscowości). Jednakże proces pozbawiania i zaliczania trwa częstokroć zbyt długo, a niekiedy nawet z winy samorządów nie jest

możliwy do przeprowadzenia. Powoduje to więc sytuacje, że zarządca drogi, który wybudował nowe odcinki czy obwodnice jest zmuszony zarządzać dwoma, równoległe przebiegającymi odcinkami dróg. Zmiany precyzują również moment zmiany kategorii drogi. Natomiast kwestie własności regulują ogólne zasady z art. 2a. Zmiany w zakresie numeracji oraz ewidencji są związane z nową definicją „obiekty mostowego” oraz dodaniem definicji „drogowego obiektu inżynierskiego” i przeniesieniem z obecnego rozporządzenia do ustawy zapisów na temat jednolitych numerów inwentarzowych obiektów mostowych i tuneli. Uzupełniono także delegację do wydania przepisów dotyczących prowadzenia ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów oraz przepraw promowych o konieczność uwzględnienia metodyki jednolitego systemu referencyjnego.

Pkt 13-15. Zmiana związana z nowym uregulowaniem kwestii pobierania opłat za korzystanie z dróg publicznych. Przede wszystkim, wyraźnie zapisano istnienie obowiązku ponoszenia opłat za korzystanie z dróg publicznych, tj. za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania na drogach publicznych (jeżeli strefa taka zostanie ustanowiona) oraz za przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych, a nie tylko możliwość ich wprowadzenia. Natomiast pozostawiono możliwość wprowadzenia opłaty za przejazdy po obiektach mostowych, za przewozy promami oraz za wjazd do strefy śródmiejskiej na zasadach określonych w ustawie. Opłaty za przejazdy po autostradach płatnych są uregulowane odrębną ustawą o autostradach płatnych.

Zwolnienie od opłat za korzystanie z dróg publicznych rozszerzono na pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Takie zwolnienie obowiązuje obecnie pojazdy sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi. Występuje więc sytuacja nierównego traktowania polskich sił zbrojnych, działających przeciw z siłami zbrojnymi państw obcych w ramach wspólnych struktur NATO. Z obowiązku ponoszenia opłat drogowych zwolniono również pojazdy wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej, co ma ułatwić prowadzenie tego rodzaju akcji. Zamiast dotychczasowego Urzędu Ochrony Państwa wpisano powstałe w jego miejsce dwie nowe agencje: Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Wywiadu. Zwolniono z opłat drogowych również pojazdy Inspekcji Transportu Drogowego, służby celnej oraz ciągniki rolnicze i inne

maszyny rolnicze, a także autobusy szkolne przewożące dzieci do szkół. Określono też tryb zwalniania z opłat drogowych przez ministra właściwego do spraw transportu podmiotów wykonujących przejazdy w ramach pomocy humanitarnej, medycznej.

Konieczne też było określenie w ustawie organów właściwych do ustalania stawek opłat za korzystanie z dróg publicznych, maksymalnych wysokości stawek tych opłat oraz podmiotów właściwych do ich pobierania. Istniejące w tym zakresie zapisy w aktach wykonawczych do ustawy pozostają w sprzeczności z przepisami Konstytucji, co orzekł Trybunał Konstytucyjny w orzeczeniu z dnia 10 grudnia 2002 r. Tego rodzaju sprawy powinny być regulowane ustawą.

Uściślono, że płatne parkowanie może dotyczyć jedynie dni roboczych. Ponadto ustalono maksymalną stawkę opłaty za pierwszą godzinę parkowania na 3 zł, a stawki za pozostałe godziny parkowania do trzeciej godziny włącznie będą rosły progresywnie. Progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania. Stawka za czwartą i kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki za pierwszą godzinę parkowania. Utrzymano także możliwość uwzględniania przy ustalaniu stawek opłat miejsca parkowania (podział na podstrefy). Dzięki tym mechanizmom zostanie zapewniony podstawowy cel wprowadzania płatnego parkowania tj. zwiększenie rotacji parkujących pojazdów samochodowych. Opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefach płatnego parkowania będą pobierane przez zarząd drogi, a w przypadku jego braku przez zarządcę drogi. Zrezygnowano z upoważnienia w ustawie do pobierania opłat dla innych podmiotów, na co zwracał uwagę Trybunał Konstytucyjny.

Kary pieniężne w przypadku parkowania zostały zastąpione opłatami dodatkowymi. Radzie gminy przyznano uprawnienia do określania wysokości i trybu pobierania opłat dodatkowych za nieuiszczenie opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych oraz opłat za wjazd pojazdu samochodowego do strefy śródmiejskiej. Określono jedynie maksymalną wysokość takiej opłaty dodatkowej – w wysokości 50 zł. Ma to zapobiec ustalaniu przez samorząd terytorialny zbyt wygórowanych stawek opłat dodatkowych.

W przypadku opłat za przejazd promem, przejazd przez obiekt mostowy lub tunel będą one pobierane przez zarząd drogi, podobnie jak przy parkowaniu. Natomiast opłaty za wjazd do strefy śródmiejskiej będą pobierane przez gminę.

Na potrzeby ustalania opłat za przejazdy przez obiekty mostowe i tunele oraz przewozy promami w ustawie zapisano kategorie pojazdów podlegających opłacie.

Natomiast wysokość kar za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu nadal określać będzie załącznik do ustawy (obecnie Nr 2). Załącznik ten uzupełniono o zryczałtowaną karę w wysokości 1000 zł za niedotrzymanie któregokolwiek z pozostałych warunków przejazdu podanych w zezwoleniu, a nie wymienionych dotychczas w załączniku. Ponadto przepis dotyczący kar pieniężnych za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu, uzupełniono (analogicznie jak w ustawie o transporcie drogowym) o: zapisy pozwalające na nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji nakładającej tego rodzaju karę, zapisy dotyczące uiszczania kar pieniężnych, zapisy pozwalające na kierowanie lub usuwanie pojazdów na parking do czasu uiszczenia kary pieniężnej, a w przypadku jej nieuiszczenia bądź nieodebrania pojazdu z parkingu – zastosowanie egzekucji administracyjnej.

Pkt 16. Zmiana dotyczy skreślenia przepisu (art. 15) nakładającego na przedsiębiorców obowiązek udziału w kosztach budowy oraz utrzymania dróg, jeżeli użytkowanie przedmiotowych dróg jest związane z potrzebami tych przedsiębiorców. Przepis ten pozostaje martwy, gdyż nie jest możliwe określenie szczegółowych zasad udziału przedsiębiorców w tych kosztach.

Pkt 17. Uzupełnienie przepisu (art. 16) nakładającego na inwestorów inwestycji niedrogowych obowiązek budowy dróg publicznych o zapisy umożliwiające ustalenie szczegółowych warunków budowy tych dróg w drodze umowy.

Pkt 18 lit. a. Zmiana wynika ze zmiany definicji „obiektów mostowych” i wprowadzenia definicji „drogowych obiektów inżynierskich”.

Pkt 18 lit. b, pkt 19 lit. a, pkt 22 lit. e, art. 5. Wykreślono z zadań ministra właściwego do spraw transportu gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych i zapisano do zadań Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Środki finansowe będą pochodziły ze środka specjalnego GDDKiA przewidzianego w

ustawie o transporcie drogowym. Wpisano również do zadań zarządców dróg sporządzanie informacji o drogach publicznych i przekazywanie do GDDKiA.

Pkt 19 lit. b. Zmiana wynikająca z wprowadzenia definicji pojazdu nienormatywnego.

Pkt 20. Dostosowano delegację rozporządzenia określającego tryb sporządzania informacji oraz gromadzenia danych o drogach publicznych do zmienionych definicji pojęć używanych w ustawie.

Pkt 21 lit. a, pkt 22 lit. b, pkt 26 i pkt 27 częściowo. Zmiany związane z wykreśleniem ze słowniczka definicji „modernizacja drogi” i dodaniem definicji „remont drogi”.

Pkt 21 lit. b. Zapis art. 19 ust. 4 uzupełniono o obowiązek regulowania kwestii wzajemnych rozliczeń finansowych w porozumieniach dotyczących przekazywania zarządzania drogami między zarządcami.

Pkt 22 lit. a. Rozszerzenie obowiązku zarządcy dróg do sporządzania projektów planów rozwoju sieci drogowej o informowanie o takich planach wskazane organy pozwoli na uwzględnianie zamierzeń zarządców dróg odnośnie do budowy nowych dróg w planach zagospodarowania przestrzennego.

Pkt 22 lit. c, d, f. Zmiany związane z nową definicją „obiektu mostowego” oraz dodaniem definicji „drogowego obiektu inżynierskiego”.

Pkt 22 lit. g. Wprowadzono zapis, iż zarządcy dróg mogą wprowadzać objazdy na drogach wszystkich kategorii, a nie tylko będących w ich zarządzie.

Pkt 22 lit. h. Zmiana związana z wprowadzeniem pojęcia „zieleni przydrożnej”. Przyjęcie tej definicji pozwoli ograniczyć obowiązki zarządcy drogi do pielęgnacji tylko takiego rodzaju zieleni w pasie drogowym, który służy drodze.

Pkt 22 lit. i i lit. j. Sprecyzowanie zapisów określających obowiązki zarządcy drogi w zakresie gospodarowania nieruchomościami, do których posiada on prawo. Dodano

zapis umożliwiający zarządcom dróg nabywanie gruntów na potrzeby zarządzania drogami.

Pkt 23. Zmiana związana z przeniesieniem zapisów z dawnego art. 18 do nowego art. 18a ustawy. Ponadto zmiany wynikające z uzyskania przez miasto stołeczne Warszawa statusu miasta na prawach powiatu.

Pkt 24. Przepisy z zakresu oddawania lub użyczenia gruntów będących w trwałym zarządzie zarządu drogi dostosowano do przepisów o gospodarce nieruchomościami. Sprecyzowano możliwość pobierania opłat z tytułu zawieranych umów. Wykreślono możliwość zawierania umów w celu udostępnienia pasa drogowego pod reklamy. Przyjęto jednoznacznie, że umieszczenie reklamy stanowi zajęcie pasa drogowego i wymaga decyzji administracyjnej.

Pkt 25. W przepisie (art. 25) określającym obowiązki zarządców dróg przy krzyżowaniu się dróg różnej kategorii, wydzielono zapisy dotyczące autostrad i dróg ekspresowych oraz dodano zapisy zobowiązujące do ponoszenia kosztów przez zarządców dróg, którzy wystąpili z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania.

Pkt 26. Uściślono obowiązek zarządcy drogi co do budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony przepraw promowych.

Pkt 27. Zastąpiono określenie „skrajni kolejowej” wprowadzeniem „określonych odległości od skrajnych szyn” zgodnie z § 28 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144).

Pkt 28. Wyodrębniono zapisy dotyczące torowisk tramwajowych. Obecnie wzajemne stosunki między zarządcami dróg a podmiotami zarządzającymi torowiskami tramwajowymi nie są wystarczająco jasno uregulowane.

Pkt 29. Zmiany w zakresie uzyskiwania zezwolenia na lokalizację zjazdu z drogi pozwolą na wydawanie ich również na czas określony i likwidację zjazdów po upływie okresu przewidzianego na ich funkcjonowanie. Ponadto określenie terminu ważności decyzji na lokalizację zjazdu pozwoli wyeliminować przypadki budowy zjazdu kilka, a nawet kilkanaście lat po uzyskaniu zezwolenia, gdy czasami sytuacja ulega zmianie na tyle (np. zmiana klasy drogi, zwiększenie się ruchu na drodze), że istnienie zjazdu w danym miejscu jest już niewskazane. Uściślono, co powinno określać zezwolenie na lokalizację zjazdu i kiedy można odmówić wydania lub wydać zezwolenie na czas określony.

Pkt 30. Wprowadzono karę pieniężną za wybudowanie lub przebudowę zjazdu bez zezwolenia zarządcy drogi lub o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi oraz za użytkowanie zjazdu po terminie określonym w zezwoleniu zarządcy drogi. Wysokość kary pieniężnej stanowi 10-krotność opłaty za zajęcie pasa drogowego. Obowiązek ponoszenia kary pieniężnej pozwoli wyeliminować dużą liczbę samowoli z zakresu budowy i przebudowy zjazdów na drogi publiczne, które stwarzają poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pkt 31. Zmiana związana z rozszerzeniem obowiązku utrzymywania zjazdów przez ich właścicieli także na znajdujące się pod zjazdami przepusty.

Pkt 32. Z uwagi na fakt, że przejście podziemne stanowi drogowy obiekt inżynierski, a w art. 20 w pkt 4 znajduje się zapis określający obowiązek utrzymywania wszystkich drogowych obiektów inżynierskich bez wyjątku, istnienie oddzielnego zapisu wyłącznie dla przejść podziemnych (art. 31) jest zbędne.

Pkt 33. Uzupełnienie przepisów art. 32 o zapisy dotyczące pokrywania kosztów przyłączy, kosztów nakładów na urządzenia liniowe, przekazywania nakładów związanych z tym i dokonywaniem zmian lub przywracaniem stanu poprzedniego urządzeń i obiektów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, naruszonych w trakcie budowy lub przebudowy drogi. Ponadto w przepisie tym zapisano, że przywracanie poprzedniego stanu obiektów naruszonych, w związku z budową drogi, następuje jedynie przy zachowaniu dotychczasowych

właściwości użytkowych i parametrów technicznych tych obiektów. Zapis taki wyeliminuje przypadki obciążania zarządców dróg dodatkowymi kosztami unowocześniania i podnoszenia standardu tego rodzaju obiektów, przy okazji budowy lub przebudowy drogi.

Pkt 34. W art. 33 skreślono ust. 2, gdyż sprawy dotyczące urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu, regulują przepisy art. 38 i art. 39 ust. 3-5.

Pkt 35. Dostosowanie przepisów art. 35 do nowych przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz do zmienionych przepisów prawa budowlanego. Dodano zapisy nakładające na zarządców dróg obowiązek sporządzania okresowych planów rozwoju sieci drogowej wraz z dokumentacją. Powyższe zmiany mają na celu zapewnienie rzeczywistej ochrony dla terenów przeznaczonych pod drogi. Ponadto w przypadku terenów zarezerwowanych będących własnością Skarbu Państwa, obrót takimi nieruchomościami zostanie poddany kontroli zarządcy drogi. Obecnie dochodzi do sytuacji, że grunty zarezerwowane pod drogi są zbywane poza wiedzą zarządcy drogi, który następnie musi je nabyć za wyższą cenę. Powyższa zmiana jest podyktowana koniecznością ochrony terenów przeznaczonych pod drogi i zabezpieczeniem przed takimi nieuczciwymi praktykami. Wyraźnie zapisano, że w uzgodnieniach, o których mowa w art. 53 ust. 4 pkt 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717), określa się w szczególności możliwość włączenia ruchu drogowego do istniejących lub planowanych dróg.

Pkt 36. W przypadkach zajęcia pasa drogowego, które stanowi również naruszenie przepisów prawa budowlanego, obowiązek podjęcia działań w celu przywrócenia stanu poprzedniego spoczywa zarówno na zarządcy drogi, jak i na organach nadzoru budowlanego. W tym celu wprowadzono w art. 36 (zdanie drugie) zapis, że w takich sytuacjach decyzje podejmuje wyłącznie organ nadzoru budowlanego. Natomiast w pozostałych przypadkach zajęcia pasa drogowego (zdanie pierwsze), obowiązek jego przywrócenia będzie należał jedynie do zarządcy drogi.

Pkt 37. Obowiązek zarządcy dróg odnośnie do utrzymywania zieleni przydrożnej wynika z art. 20 pkt 16. Zasady z zakresu wycinania drzew i krzewów, jak również sprawy dotyczące pomników przyrody regulują przepisy o ochronie przyrody. Z kolei zakres ochrony zabytków regulują przepisy o ochronie dóbr kultury.

Pkt 38. W przepisie art. 38 doprecyzowano, że wykonanie przebudowy lub remontu istniejących w pasie drogowym obiektów i urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu należy do ich właścicieli oraz wymaga zgody zarządcy drogi.

Pkt 39 lit. a.

- Zmiana związana z dostosowaniem przepisów ustawy o drogach publicznych do przepisów prawa budowlanego.

- Zmiana polegająca na wykreśleniu zapisów dotyczących nacisków osi i przyjęciu pojęcia pojazdu nienormatywnego, zdefiniowanego w ustawie. Maksymalne naciski osi są określone w odrębnych przepisach, stąd też ogólny zapis o zakazie poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych jest wystarczający.

- Wyłączenie parkingów z zakazu umieszczania reklam poza obszarem zabudowanym. Umieszczanie reklam na parkingach, także poza pasem drogowym, nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

- Zmiana związana z wprowadzeniem definicji „drogowego obiektu inżynierskiego”.

Pkt 39 lit. b. Czynności określone w art. 39 ust. 1 pkt 1 powinny odbywać się za zgodą zarządcy drogi, określone w pkt 2 powinny być zabronione dla wszystkich użytkowników dróg bez wyjątku, natomiast czynności określone w pkt 3 są uregulowane odrębnymi przepisami.

Pkt 39 lit. c. Przepis ten dopuszcza możliwość umieszczania obiektów budowlanych i urządzeń niezwiązanych z zarządzaniem drogami i potrzebami ruchu drogowego wymagających zajęcia pasa drogowego wyłącznie na podstawie zezwolenia zarządcy drogi z zastrzeżeniem ust. 7 art. 39 ustawy.

Pkt 39 lit. d i art. 6. Zmiana związana z wprowadzeniem zapisów określających obowiązek ponoszenia kosztów przełożenia urządzeń i obiektów niezwiązanych z gospodarką drogową lub potrzebami ruchu drogowego w związku z budową, przebudową lub remontem drogi. Przyjęto zasadę, że w przypadku gdy okres umieszczenia takich urządzeń lub obiektów w pasie drogowym jest krótszy niż 4 lata i przy założeniu zachowania ich dotychczasowych właściwości i parametrów technicznych – koszty przełożenia ponosi zarządca drogi. Przy okresie lokalizacji urządzenia lub obiektu dłuższym niż 4 lata lub w przypadku wprowadzenia w nich ulepszeń – koszty takie ponosi właściciel urządzenia lub obiektu. Odnośnie do urządzeń lub obiektów umieszczonych w pasie drogowym na podstawie zezwolenia wydanego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (a więc dla których okres lokalizacji w pasie drogowym będzie dłuższy niż 4 lata) przyjęto, że koszty przełożenia ponosić będzie zarządca drogi pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych tych urządzeń lub obiektów.

Wprowadzono zapisy umożliwiające zarządcy drogi lokalizowanie w pasach drogowych, budowanych lub przebudowywanych dróg, kanałów technologicznych, które służyłyby umieszczeniu podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Zarządca drogi udostępniałby takie kanały zainteresowanym podmiotom i pobierał z tego tytułu opłaty z przeznaczeniem na zarządzanie drogami. Dopuszczono także możliwość powierzenia zarządzania takimi kanałami odrębnym podmiotom, wybranym w drodze przetargu, w przypadku gdyby zarządca nie był w stanie samodzielnie zarządzać takimi kanałami.

Pkt 40.

Wprowadzono do ustawy definicję zajęcia pasa drogowego opierając się na obowiązującym rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1986 r. oraz wymieniono szczególne jego rodzaje. Jednoznacznie ustalono, że umieszczanie urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami oraz zarządzania ruchem, a także obiektów i reklam jest rodzajem zajęcia pasa drogowego.

Podobnie jak w sytuacji opłat drogowych za korzystanie z dróg publicznych (pkt 14-16), także w przypadku opłat za zajęcie pasa drogowego, a także kar pieniężnych

pobieranych z tytułu braku posiadania stosownych zezwoleń w tym zakresie, zajmowania pasa drogi o powierzchni większej niż w zezwoleniu lub przez okres dłuższy niż określony w zezwoleniu – konieczne było określenie w ustawie organów właściwych do ustalania stawek tych opłat, ich wysokości oraz trybu i podmiotów właściwych do pobierania opłat i kar pieniężnych. Istniejące w tym zakresie zapisy w akcie wykonawczym do ustawy, pozostają w sprzeczności z art. 217 Konstytucji, który stanowi, że tego rodzaju sprawy powinny być regulowane ustawą. W stosunku do dotychczasowych przepisów nie uległy zmianie zasady naliczania opłat za zajęcie pasa drogowego. W ustawie ustalone zostały jedynie maksymalne stawki, a ich dokładne wysokości ustala dla dróg zarządzanych przez GDDKiA – minister właściwy do spraw transportu, a dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego – organ stanowiący tej jednostki. W stosunku do zajęcia pasa drogowego w celu umieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej nie związanej z drogami ustalono stawki opłat roczne.

Jednoznacznie rozstrzygnięto, że w razie usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego znajdujących się w pasie drogowym nie jest wymagane zezwolenie na zajęcie pasa drogowego. Jednakże jest ono związane z koniecznością ponoszenia opłaty bądź kary, jeżeli odbywa się to bez powiadomienia zarządcy drogi.

Upoważnienie dla Rady Ministrów ograniczono jedynie do wydania rozporządzenia określającego, warunki niezbędne do udzielenia zezwoleń na zajęcie pasa drogowego mając na względzie bezpieczeństwo użytkowania dróg.

Pkt 41. Zmiana ust. 1 dotyczy rozszerzenia przeznaczenia przychodów środka specjalnego zarządców dróg na realizację pozostałych zadań należących do zarządców dróg. Obecnie środki te mogą być przeznaczane jedynie na utrzymanie dróg. Natomiast sprawy należące do zarządców dróg obejmują również budowę, przebudowę, remont i ochronę dróg. Dlatego powinni oni mieć możliwość dofinansowania także i tych zadań z przychodów ze środka specjalnego. Ponadto rozszerzono zakres przychodów środków specjalnych o opłaty wynikające z umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7. Zmiana ust. 2 dotyczy rozszerzenia katalogu przeznaczania przychodów środka specjalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na dokonywanie remontów dróg krajowych, oraz zrezygnowania z przeznaczania przychodów tego

środka na zakup urządzeń do ważenia pojazdów. Uprawnienia w zakresie kontroli pojazdów w zakresie masy, nacisków osi lub wymiarów określonych przepisami prawa o ruchu drogowym posiadają jedynie osoby upoważnione przez dyrektora urzędu celnego (art. 40b ust. 1 ustawy o drogach publicznych) oraz inspektorzy transportu drogowego, z wyłączeniem przejść granicznych (art. 55 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym). Ponadto zgodnie z art. 108 ustawy o transporcie drogowym w terminie do końca 2004 r. urządzenia techniczne do ważenia pojazdów będące we władaniu GDDKiA zostaną przekazane wojewodom. W związku z powyższym nie ma potrzeby wydatkowania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad pieniędzy na urządzenia pomiarowe, które nie są przez nią stosowane.

Pkt 42 i 43. Zmiany związane z nowymi zapisami dotyczącymi opłat i kar za przejazdy pojazdów nienormatywnych (pkt 16).

Pkt 44. Zmiana związana z dodaniem zapisów umożliwiających pobieranie odsetek od opłat i kar przewidzianych ustawą oraz umożliwiających ich ściąganie w trybie egzekucji administracyjnej w razie ich nieuiszczenia.

Pkt 45. Zmiany związane z określeniem definicji pojazdu nienormatywnego. Zgodnie z wymaganiami Konstytucji RP określono w ustawie organy ustalające koszty związane z określeniem tras przejazdu oraz z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych. Ponadto brzmienie nowej delegacji do wydania rozporządzenia jest dostosowane do nowych zasad techniki legislacyjnej.

Pkt 46 i art. 10 pkt 2. Przewidziano dopuszczenie na pewnej sieci dróg krajowych (ustalonej w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu) ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 11,5 t. Otwarcie tych dróg dla takiego ruchu nastąpi z dniem akcesji Polski do UE, co odpowiada zapisom Traktatu Akcesyjnego. Zmieniono delegację do wydania rozporządzenia ustalającego wykaz dróg krajowych i wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 10 t, wykreślając wniosek zarządcy dróg wojewódzkich. Zarządcy dróg wojewódzkich nie składają takich wniosków i nie jest możliwe obecnie ustalenie wykazu takich dróg. Ponadto wyraźnie zapisano, że

pozostałe drogi są drogami, po których dopuszcza się ruch pojazdów o nośności do 8 t/oś.

Pkt 47. Zmiana dotycząca zwiększenia odległości lokalizowania urządzeń liniowych wzdłuż pasów drogowych poza obszarem zabudowanym. Miejsca, w których lokalizowanie takich urządzeń jest dopuszczalne w odległości mniejszej niż podana w ustawie, na warunkach określonych przez zarządcę drogi, uzupełniono o tereny parków narodowych i krajobrazowych.

Pkt 48. Zmiana polegająca na sprecyzowaniu, że zgoda na usytuowanie obiektu budowlanego w odległości mniejszej niż określona w ustawie, następuje za zgodą zarządcy drogi. Ponadto ograniczono możliwość stosowania tego odstępstwa przy umieszczaniu reklam poza terenem zabudowy, zaś rozszerzono je na wszelką infrastrukturę techniczną, a nie tylko telekomunikacyjną.

Pkt 49. Skreślono rozdział 5 dotyczący świadczeń na rzecz utrzymania dróg. Przepisy te całkowicie nie pasują do obecnej rzeczywistości. Zasady przeprowadzania akcji ratowniczych z powodu zaistnienia klęski żywiołowej lub na skutek wystąpienia zatorów na drodze w wyniku katastrof i wypadków, regulują obecnie odrębne przepisy. Zarządcy dróg są tylko jednymi z wielu podmiotów, które w ramach akcji ratowniczych współdziałają przy zaistnieniu tego rodzaju zdarzeń, nie ma więc potrzeby szczególnego regulowania ich pozycji.

Pkt. 50, 51 i 52. W związku z koniecznością ustalenia w ustawie stawek opłat i kar dotyczących pojazdów nienormatywnych, zmianie ulegną załączniki w ustawie. Jednocześnie z uwagi na konieczność dostosowania polskich przepisów do prawa UE, do projektu dołączono załączniki, które uwzględniają dopuszczenie do ruchu pojazdów o nośności 11,5 t/oś i wejdą w życie z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w UE.

Art. 2. Zmiana w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 9, poz. 84, z późn. zm.) związana ze zmianą definicji pasa drogowego i drogi.

Art. 3. Zmiana w ustawie – Prawo o ruchu drogowym wynika z uściślenia, jaki rodzaj zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego wydaje naczelnik urzędu celnego. W ten sposób zostaną ujednoczone przepisy Prawa o ruchu drogowym mówiące o zezwoleniach na przejazd pojazdów nienormatywnych i organach je wydających oraz przepisy ustawy o drogach publicznych regulujące kwestię opłat i kar z tego tytułu.

Art. 4. Zmiana w ustawie o finansowaniu dróg publicznych jest związana z wykreśleniem z ustawy o drogach publicznych pojęcia „modernizacja” i wprowadzeniem nowej definicji „remontu”, dodano także przebudowę dróg.

Art. 7. Przepis zachowujący w mocy dotychczas obowiązujące akty wykonawcze do czasu wydania nowych aktów wykonawczych.

Art. 8. Przepis przejściowy dotyczy postępowań administracyjnych, wszczętych i nie zakończonych decyzją przed dniem wejścia w życie ustawy.

Art. 9 i art. 10 pkt 1. Przepis przejściowy dotyczący możliwości stosowania do wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, ustalania opłat i kar z tego tytułu oraz przeznaczania środków pochodzących z tych opłat i kar - dotychczasowych przepisów, do momentu wydania odpowiednich uchwał przez organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego i rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu w sprawie stawek opłat za zajęcie pasa drogowego. W związku z tym przepisy dotyczące wymierzania kar za wybudowanie zjazdów bez zezwolenia zarządcy drogi – jako odwołujące się do nowych stawek za zajęcie pasa drogowego – muszą wejść w życie po upływie 3 miesięcy.

Art. 10. W zakresie terminu wejścia w życie ustawy, konieczne jest jak najszybsze wejście w życie przepisów dotyczących opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz opłat i kar dotyczących pojazdów nienormatywnych. Na ustawodawcy ciąży bowiem termin ustalony przez orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 10 grudnia 2002 r. - tj. 30 listopada 2003 r. Stąd też cała ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej – uzyskał pozytywną opinię Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji.

1. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

Brak wpływu regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa. Nastąpi jednak zwiększenie przychodów środka specjalnego zarządów dróg oraz usprawnienie zarządzania drogami i ruchem w Polsce.

Natomiast projektowane zapisy art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych przewidujące przekazywanie gminom pewnych odcinków dróg mogą spowodować zwiększenie obciążeń dla samorządów gminnych, w postaci kosztów utrzymania tych dróg. Wydatki te są trudne obecnie do oszacowania. Z drugiej zaś strony należy zauważyć, że przejęcie tych dróg nastąpi nieodpłatnie, co pozwoli gminom na powiększenie sieci dróg gminnych bez ponoszenia dodatkowych kosztów.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Brak wpływu.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Brak wpływu.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Brak wpływu.

5. Ocena skutków prawnych.

Regulacje porządkują wiele kwestii, które obecnie są kwestionowane jako niezgodne z przepisami Konstytucji RP (ustalenie organów pobierających opłaty, maksymalnych stawek w ustawie). Dostosowuje się także przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o

drogach publicznych do nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zmienionych przepisów prawa budowlanego. W konsekwencji projekt ustawy wprowadza zmiany w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych, ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

6. Konsultacje społeczne.

Zakres oddziaływania regulacji zawartych w projekcie ustawy jest znaczący przede wszystkim dla zarządców dróg, dlatego też projekt został przedstawiony do konsultacji w trybie roboczym Prezydium Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich oraz Prezydium Krajowej Rady Dyrektorów Zarządów Dróg Powiatowych. Ich opinie zostały uwzględnione częściowo, z uwagi na termin wynikający z orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego i konieczność zawężenia zakresu nowelizacji ustawy. Nie przyjęto zastrzeżeń dotyczących określenia w ustawie stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania. Wymóg określenia stawek maksymalnych wynika z uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 10 grudnia 2002 r. Ponadto poprzednia wersja projektu z czerwca 2002 r. była w ubiegłym roku przedmiotem konsultacji ze strony grupy samorządowych zarządców dróg. Obecna wersja zawiera niewielkie zmiany w stosunku do poprzedniej.

Przedmiotowy projekt był też przekazany do konsultacji przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Zespół do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska wyraził stanowisko akceptujące generalnie potrzebę nowelizacji ustawy, jednakże zapowiedział inicjatywę Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w zakresie niektórych rozwiązań do przedstawienia w Komisji Sejmowej.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER
Prof. dr hab. Danuta Hübner
Skr. Min. DH/2345/2003/DPE/jg

Warszawa, 21 lipca 2003 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (RM-10-119-03), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie przepisów ustawy o drogach publicznych do istniejących obecnie warunków, uporządkowanie i uproszczenie niektórych procedur oraz pojęć stosowanych w ustawie. Projektowana regulacja wprowadza również nowe rozwiązania m.in. w zakresie waloryzacji opłat i kar, pobierania odsetek, czy też opłat za wydanie zezwoleń przewidzianych ustawą.

Przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy wprowadza w Załączniku nr 1 i 2 stawki opłaty za jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie oraz sposób ustalenia opłaty za przejazd pojazdu nienormatywnego (art. 13c ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 13 ust. 1 pkt 2 w brzmieniu zaproponowanym w art. 1 pkt 13 i 15 projektu ustawy), tj. pojazdu lub zespołu pojazdów, którego masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych.

- II. Problematykę transportu regulują w prawie wspólnotowym przepisy Tytułu V Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską dotyczące wspólnej polityki transportowej (art. 71 uprawnia Radę Unii Europejskiej do wydawania aktów prawnych regulujących tą dziedzinę prawa europejskiego).

- III. W prawie Unii Europejskiej problematyka opłat drogowych jest obecnie uregulowana w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego oraz Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat od pojazdów ciężarowych za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury (Dz. Urz. WE nr L 187, 20.07.99).

Zgodnie z postanowieniami artykułu 7 ustęp 4 dyrektywy 1999/62/WE opłaty nie mogą być nakładane w sposób, który bezpośrednio lub pośrednio dyskryminowałby użytkowników dróg z powodów narodowości kierowcy lub pochodzenia albo kierunku jazdy pojazdu. Jednocześnie art. 9 stwierdza, że przepisy dyrektywy nie stanowią przeszkody w pobieraniu przez państwa członkowskie specjalnych podatków i opłat, w tym nakładanych na pojazdy i ładunki o niestandardowej wadze i wymiarach. Z powyższego przepisu wynika, iż ustalenie stawek tych opłat i ich pobieranie pozostawione jest w gestii państw członkowskich.

- IV. Art. 1 pkt 3 projektowanej regulacji nadający nowe brzmienie art. 4 obowiązującej ustawy wprowadza definicję pojazdu nienormatywnego. Brak jest takiej definicji w prawie wspólnotowym, chociaż określone zostały maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdów dopuszczonych do ruchu drogowego. Ustalone one zostały w Dyrektywie Rady 96/53/WE z 25 lipca 1996 ustanawiającej maksymalne, dopuszczalne według norm wspólnotowych, wymiary w krajowym i międzynarodowym ruchu drogowym oraz maksymalny ciężar w ruchu międzynarodowym dla określonych pojazdów drogowych (Dz. Urz. WE nr L 235, 17.09.1996), zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/7/WE z 18 lutego 2002 r. (Dz. Urz. WE nr L 67, 09.03.2002). Dyrektywa ustala maksymalne dopuszczalne: masę, naciski na oś oraz wymiary pojazdów dopuszczonych do ruchu.

Dyrektywa ustala, maksymalny dopuszczalny ciężar na pojedynczą oś pojazdu w wysokości 11,5 tony, natomiast maksymalny ciężar w przypadku transportu kombinowanego - 44 tony dla standardowych pojazdów samochodowych.

Zgodnie z postanowieniami Traktatu Akcesyjnego podpisanego 16 kwietnia w Atenach, Polska uzyskała okres przejściowy dotyczący dyrektywy Rady 96/53/WE. Stosownie do treści załącznika XII pkt 8 „Polityka Transportowa” do Traktatu (AA2003/ACT/Załącznik XII/pl 3797 i 3798), w drodze odstępstwa od artykułu 3 ustęp 1 dyrektywy 96/53/WE, pojazdy, które spełniają normy wyznaczone dla kategorii 3.4. wymienionej w załączniku I do dyrektywy (pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 11,5 t.), mogą korzystać z niezmodyfikowanych części polskiej sieci dróg do 31 grudnia 2010 roku, jedynie pod warunkiem, iż spełniają polskie normy nacisku na oś. Począwszy od dnia przystąpienia, nie mogą być wprowadzane żadne ograniczenia poruszania się pojazdów spełniających wymogi dyrektywy 96/53/WE na głównych drogach tranzytowych wymienionych w załączniku I do decyzji 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE Nr L 228, 9.9.1996, str. 1).

Polska przestrzega własnego harmonogramu unowocześniania swojej głównej sieci dróg, określonego w załączniku I do decyzji 1692/96/WE. Wszelkie inwestycje w infrastrukturę z użyciem środków pochodzących z budżetu Wspólnoty, zapewniają, iż drogi są budowane lub unowocześniane z uwzględnieniem zdolności przenoszenia dopuszczalnego nacisku 11,5 tony na oś.

Równoległe z zakończeniem procesu unowocześniania, następować będzie stopniowe otwieranie polskiej sieci dróg, włączając w to sieć objętą załącznikiem I do decyzji 1692/96/WE, dla pojazdów w międzynarodowym ruchu drogowym, spełniających wymogi określone w powyżej wskazanej dyrektywie. Dla celów załadunku i rozładunku, tam gdzie jest to technicznie możliwe, w ciągu całego okresu przejściowego dozwolone będzie użytkowanie nieunowocześnionych części drugorzędnej sieci dróg.

Powyższe postanowienia realizowane są m.in. w opiniowanym projekcie ustawy w art. 1 pkt 47, który wprowadza nowy art. 41a do obowiązującej ustawy. Przepis ten zawiera delegację dla Ministra właściwego do spraw transportu do ustalania wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t.)

W celu umożliwienia dostępu dla przewoźników drogowych dysponujących pojazdami o najwyższych dopuszczalnych naciskach na oś do polskiej sieci drogowej o znaczeniu międzynarodowym, wprowadzony został system udzielania zezwoleń administracyjnych na przejazd po wyznaczonej sieci drogowej (umożliwiający za pobraniem dodatkowej opłaty międzynarodowy ruch tranzytowy dla pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 tony, a przekraczającym dopuszczalną nośność odcinków sieci).

Przejściowe opłaty dodatkowe, przewidywane za korzystanie z niemodernizowanej części sieci przez pojazdy spełniające normy masy UE będą nakładane w sposób niedyskryminujący i będą zróżnicowane w szczególności w traktowaniu pojazdów wyposażonych w systemy zawieszenia pneumatycznego, które to pojazdy powinny płacić niższe opłaty (co najmniej o 25%). Egzekwowanie limitów nacisków na oś będzie prowadzone w sposób niedyskryminujący na całym terytorium i będzie stosowane równie skutecznie względem pojazdów zarejestrowanych w Polsce.

Opiniowany projekt ustawy w art. 10 pkt 2 w zw. z art. 1 pkt 53 stwierdza, iż z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w UE załączniki nr 1 i 2, otrzymują brzmienie określone w załącznikach nr 3 i 4. Z chwilą członkostwa stawki opłaty, o której mowa w art. 13c ust. 1 pkt 1 projektu ustawy będą obniżone o 25% w stosunku do pojazdów wyposażonych w zawieszenie pneumatyczne.

V. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Andrzej Piłat
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Wiceprezesa Komitetu
Integracji Europejskiej
WICESEKRETARZ STANU

Andrzej Piłat

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia

w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych

Na podstawie art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838, Nr 86, poz.958, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25 poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62 , poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 214, poz. 1816 i Nr 216, poz.1826 oraz z 2003 r. Nr 80 poz. 717 i 721, Nr) zarządza się, co następuje:

§ 1

Ustala się sieć autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej o łącznej długości około **7200 km**, w tym około **2000 km** autostrad. Wykaz autostrad i dróg ekspresowych stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 2

Rozporządzenie nie narusza zasad lokalizacji i realizacji autostrad i dróg ekspresowych, określonych odrębnymi przepisami.

§ 3

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Załącznik

do rozporządzenia Rady

Ministrów

z dnia

**SIEĆ AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH W POLSCE
UKŁAD DOCELOWY**

<i>Lp.</i>	<i>Numer drogi</i>	<i>Nazwa drogi</i>
<u>AUTOSTRADY</u>		
1.	A1	S6/S7 (Gdańsk) – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa (Ostrawa)
2.	A2	(Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Biała Podlaska – Kukuryki – granica państwa (Mińsk)
3.	A4	(Drezno) granica państwa – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice - Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica państwa (Lwów)
4.	A6	(Berlin) granica państwa – Kołbaskowo – Szczecin (S3)
5.	A8	autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4 – Psie Pole
6.	A18	(Berlin) granica państwa – Olszyna – A4 (Krzyżowa)
<u>DROGI EKSPRESOWE</u>		
7.	S1	A1 (Pyrzowice) – Dąbrowa Górnicza – Bielsko Biała – Cieszyn - granica państwa (Brno)
8.	S3	Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Parnica – Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra – A4 (Legnica) – Bolków - Lubawka – granica państwa (Praga)
9.	S5	A1(Grudziądz) – Bydgoszcz – Poznań – Leszno - S8 (Wrocław)
10.	S6	S3 (Goleniów) – Koszalin – Gdańsk (S7/A1)
11.	S7	S6/A1 (Gdańsk) – Elbląg – Olsztynek – Warszawa – Kielce – Kraków – Rabka
12.	S8	Wrocław (Psie Pole) – Kępno – Sieradz - A1 (Łódź) ... A1 (Piotrków Trybunalski) - Warszawa - Ostrów Mazowiecka – Białystok – Augustów – Budzisko - granica państwa (Kowno)
13.	S10	A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – S7 (Płońsk)
14.	S11	S6 (Koszalin) – Piła – Poznań – Ostrów Wielkopolski –

		Tarnowskie Góry – A1
15.	S12	A1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom – Puławy – Kurów – Lublin - Piaski – Chełm – Dorohusk - granica państwa (Kijów)
16.	S14	Zachodnia Obwodnica Łodzi (A2 – S8)
17.	S17	S8 (Warszawa) – Zakręt – Kurów ... Piaski - Zamość – Hrebenne - granica państwa (Lwów)
18.	S19	(Grodno) granica państwa – Białystok - Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – granica państwa (Preszow)
19.	S22	S7 (Elbląg) – Grzechotki – granica państwa (Kaliningrad)
20.	S51	Olsztyn – Olsztynek (S7)
21.	S69	S1 (Bielsko Biała) – Żywiec – Zwardoń – granica państwa (Bratysława)
22.	S74	S12 (Sulejów) – Kielce – Opatów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola - S19 (Nisko)

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji z art. 4a ust. 1 ustawy o drogach publicznych w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych. Sieć dróg o znaczeniu obronnym określona będzie w odrębnym trybie z uwagi na konieczność nadania klauzuli tajności załącznikowi z wykazem dróg o znaczeniu obronnym.

Projekt w stosunku do obowiązującego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym (Dz.U. Nr 120, poz. 1283), zawiera również rozszerzenie sieci autostrad i dróg ekspresowych stosownie do potrzeb transportowych kraju i powiązań międzynarodowych. Rozporządzenie ma umożliwić rezerwację terenów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, jak również ochronę pasa drogowego istniejących dróg przewidzianych do przebudowy, przed niekontrolowaną obudową obiektami budowlanymi i zjazdami w dostosowaniu do przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430), w zakresie wymagań określonych dla dróg ekspresowych.

Nie włączenie proponowanych tras do sieci dróg ekspresowych może doprowadzić do pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego i zwiększenia liczby wypadków na głównej sieci dróg krajowych a w szczególności w europejskich korytarzach transportowych, z uwagi na brak możliwości ograniczenia dostępu.

Przedkładany projekt rozporządzenia stanowi próbę powiązania międzynarodowych zobowiązań państwa oraz zamierzeń rozwoju regionalnego przedstawionych w wystąpieniach przedstawicieli organów samorządowych, posłów i senatorów.

Przedłożony projekt rozporządzenia obejmuje autostrady i drogi ekspresowe w układzie kierunkowym (perspektywicznym). Przedstawiona sieć opiera się o istniejące drogi krajowe o znaczeniu międzynarodowym, które będą dostosowywane do standardów Unii Europejskiej w ramach programów do roku 2010 jak i po tym okresie. Łączna długość proponowanej sieci to : 7200 km, w tym 2000 km autostrad i 5200 km dróg ekspresowych.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie obejmuje wszystkich autostrad i dróg ekspresowych postulowanych przez różne szczeble administracji rządowej i samorządowej, gdyż niektóre propozycje:

- nie mają uzasadnienia ruchowego,
- warunki ochrony środowiska ograniczają wprowadzenie dróg o wyższym standardzie (północno-wschodnia część Polski),
- powodowałyby nadmierne zagęszczenie sieci o wysokim standardzie niewspółmiernie do wielkości przewidywanego ruchu.

Nieuwzględnienie lokalizacji autostrad i dróg ekspresowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego spowoduje trudny do przewidzenia wzrost kosztów na etapie przygotowania inwestycji. Wzrost ten nastąpi przez konieczność wykupu gruntów, które staną się przedmiotem spekulacji oraz ich zabudowy w oczekiwaniu na wysokie odszkodowania. Proces ten obserwuje się już obecnie w przypadku braku jednoznacznych zapisów planistycznych. Tylko klasa dróg – autostrady i drogi ekspresowe – umożliwia, w porozumieniu z władzami samorządowymi, wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego odpowiednio szerokich pasów drogowych w liniach rozgraniczających, a po wybudowaniu tych dróg zapewnienie ograniczenia dostępu i dużego bezpieczeństwa ruchu, co nie jest osiągalne na niższych klasach dróg.

Omówienie zmian w porównaniu z układem zgodnym z rozporządzeniem

Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. (Dz.U. Nr 120, poz. 1283)

Uzupełniające przebiegi dróg ekspresowych

1. droga ekspresowa nr S-6 – droga ta nie została ujęta w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r., była jednak uwzględniana we wszystkich wcześniejszych układach i dla całej trasy opracowane jest studium techniczno – ekonomiczne przebiegu drogi ekspresowej. Ponadto dla ważniejszych miejscowości na tej trasie planowana jest budowa obwodnic na parametrach drogi ekspresowej i opracowane są koncepcje programowe. Obwodnice te są rezerwowane w planach zagospodarowania.

Droga krajowa nr 6 stanowi główny ciąg dla północnych obszarów gospodarczych, zaliczana jest do sieci dróg międzynarodowych pod numerem E-28 oraz była wykazywana jako droga obsługująca obszar Morza Bałtyckiego (Rada Państw Morza Bałtyckiego) w standardzie drogi „S”.

Ankietowe badania ruchu przeprowadzone przez Politechnikę Warszawską w 1996 r. wskazują, że ruch pomiędzy miastami portowymi wybrzeża zachodniego i miastami wybrzeża gdańskiego (Gdańsk, Gdynia) stanowi niecałe 4% całości ruchu ankietowego.

W sprawie wprowadzenia tej trasy do układu dróg ekspresowych do Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych (obecnie - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) wpłynęło około 50 wniosków popierających tę trasę. Proponuje się włączenie tej trasy do sieci dróg ekspresowych na odcinku Goleniów – Koszalin – Gdynia. Odcinek obwodnicy Trójmiasta, znajdujący się w ciągu drogi nr S6 był uwzględniony w rozporządzeniu i włączony do przebiegu drogi S7.

Długość odcinka ok. 290 km.

2. droga ekspresowa nr S-8 – droga na odcinku Piotrków Trybunalski – Warszawa nie została ujęta w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r., była jednak uwzględniana we wcześniejszych układach. Jest to odcinek dwujezdniowy, wymagający pilnego podniesienia standardu do klasy drogi ekspresowej, ponieważ postępująca obudowa obiektami budowlanymi i coraz liczniejsze zjazdy z drogi zniweczą dotychczasowy wysiłek utrzymania standardu. Poniesione wielomilionowe nakłady ze środków publicznych mogą zostać zaprzepaszczone. Ponadto pogarszające się co roku warunki ruchu powodują niewspółmiernie dużą wypadkowość. Tylko ograniczenie dostępności obsługi przyległego terenu może radykalnie podnieść poziom bezpieczeństwa. Dostosowanie do standardu drogi ekspresowej polegać będzie głównie na przebudowie kilku węzłów.

Proponuje się włączenie odcinka Piotrków Trybunalski – Warszawa do sieci dróg ekspresowych.

Długość odcinka ok. 125 km.

3. droga ekspresowa nr S-11 – droga ta na odcinku Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań została ujęta w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r., natomiast odcinek Poznań – Ostrów Wielkopolski – Tarnowskie Góry – A1 jest wprowadzony obecnie na podstawie „Studium układu autostrad i dróg ekspresowych”, opracowanego w roku 1997 przez Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej oraz postulatów władz samorządowych. Ponadto z drogi tej wyłączono odcinek Kołobrzeg – Koszalin (omówienie przedstawiono w punkcie „Wyłączenia z sieci dróg ekspresowych”).

Cały ten ciąg drogowy, po przeanalizowaniu różnych układów sieci, został uznany za uzasadniony ruchowo i zaproponowany do włączenia jako droga ekspresowa. Dla połączenia tego nie była opracowana dokumentacja studialno – projektowa, uwzględniająca standard tej trasy jako drogi ekspresowej, natomiast dla ważniejszych miejscowości na tej trasie opracowane są koncepcje programowe obwodnic. Obwodnice te są rezerwowane w planach zagospodarowania. Droga na południowym przebiegu łączy bezpośrednio aglomerację katowicką z aglomeracją poznańską oraz znaczące ośrodki miejskie: Kluczbork, Ostrów Wielkopolski, Jarocin itd.

W sprawie wprowadzenia tej trasy do układu dróg ekspresowych wpłynęło do GDDP (obecnie – GDDKiA) około 40 wniosków. Proponuje się włączenie odcinka Poznań – Ostrów Wielkopolski – Tarnowskie Góry – A1 do sieci dróg ekspresowych.

Długość odcinka ok. 260 km.

4. droga ekspresowa nr S-12 – droga ta na odcinku Kurów – Lublin - Piaski – Chełm – Dorohusk - granica państwa została ujęta w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r., natomiast odcinek A1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom – Puławy – Kurów jest wprowadzony obecnie. Odcinek ten nie był uwzględniany w dotychczasowych układach autostrad i dróg ekspresowych i wymaga opracowania studium przebiegu drogi ekspresowej.

Droga ma ważne znaczenie dla powiązania przejść granicznych z Niemcami i Czechami, zlokalizowanych w południowo – zachodniej części kraju z przejściami granicznymi z Ukrainą i powiązania aglomeracji wrocławskiej, łódzkiej, Piotrkowa Trybunalskiego, Radomia i Lublina. Trasa ta zyska w najbliższym okresie ważne znaczenie dla powiązania zachodnich obszarów Europy przez Polskę z Europą wschodnią, ponieważ wschodnie odcinki autostrad A-2 i A-4 przewidziane są do realizacji w okresie późniejszym (po 2010 r.), zaś realizacja trasy S-12 jest pilna ze względów gospodarczych, dla odciążenia niesprawnego komunikacyjnie węzła warszawskiego. Ponadto Ukraina jest strategicznym partnerem dla Polski i dobre powiązanie drogowe stanowi ważny element rozwoju współpracy.

Dla niektórych miejscowości na tej trasie opracowane są koncepcje programowe obwodnic na parametrach drogi GP i S. Obwodnice te są rezerwowane w planach zagospodarowania przestrzennego.

W sprawie wprowadzenia tej trasy do układu dróg ekspresowych wpłynęło do GDDP (obecnie – GDDKiA) około 20 wniosków. Droga na odcinku Kurów – Lublin – Dorohusk zaliczona jest do dróg międzynarodowych E-372 (Kurów – Lublin) i E-373 (Lublin – Dorohusk).

Proponuje się włączenie odcinka A1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom – Puławy – Kurów do sieci dróg ekspresowych.

Długość odcinka ok. 190 km.

5. droga ekspresowa nr S-74 – droga ta do roku 2001 była ujmowana w sieci autostrad i dróg ekspresowych. Stanowi ona naturalne powiązanie terenów północnych, na których zlokalizowane są porty Szczecin – Świnoujście i Gdynia – Gdańsk z południowo – wschodnią Europą (Ukrainą, Słowacją). W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. trasa nie została ujęta. Proponuje się włączenie tego odcinka do sieci dróg ekspresowych. Trasa ma opracowane studia techniczno – ekonomiczne.

Długość trasy ok. 215 km.

Wyłączenia z sieci dróg ekspresowych

1. droga nr 11 – proponuje się wyłączenie ujętego w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. odcinka drogi ekspresowej S-11 od Kołobrzegu do Koszalina. Uzyskanie standardu drogi klasy S na tym odcinku wymaga znacznych nakładów i odsunie w czasie modernizację tej drogi. Na wielkość średniorocznego natężenia ruchu na tej drodze wpływa ruch o charakterze turystycznym występujący w okresie letnim.

Długość odcinka ok. 44 km.

2. droga nr 47 – proponuje się wyłączenie ujętej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. drogi ekspresowej S-47 Rabka – Zakopane z następujących powodów:

-wykonana koncepcja wskazuje, że uzyskanie na odcinku Nowy Targ – Zakopane nawet warunków klasy GP jest bardzo trudne i kosztowne z uwagi na istniejącą intensywną zabudowę oraz wymagania ochrony środowiska.

-aktualnie zakończono przebudowę odcinka Chabówka – Rdzawka (długości ok. 3,5 km) na parametry drogi klasy GP.

Długość odcinka ok. 40 km.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY 1)

z dnia

w sprawie trybu sporządzania informacji, gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach.

Na podstawie art. 18a ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 i Nr 86 poz. 958, z 2001r. Nr 125 p o z . 1 3 7 1 , z 2002 r. Nr 25 poz. 253, Nr 41 poz. 365, Nr 62 poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 214, poz. 1816 i Nr 216, poz. 1826 oraz z 2003 r. Nr 80 poz. 717 i 721, Nr.....), zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad gromadzi dane dotyczące dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli i promów, sporządzone zgodnie z przepisami o numeracji i ewidencji dróg oraz sporządza informacje o sieci tych dróg, dla celów:

- 1) statystycznych,
- 2) określenia kwoty przeznaczonej na część drogową subwencji ogólnej dla powiatów, miast na prawach powiatu i województw,
- 3) obronności.

2. Dane, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, gromadzone są poprzez wypełnienie formularza danych o sieci dróg publicznych. Wzory formularzy określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Dane, o których mowa w ust. 1 pkt 3, gromadzone są poprzez wypełnienie karty obiektu mostowego lub tunelu oraz poprzez sporządzenie i prowadzenie mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg publicznych, określonych w przepisach, o których mowa w ust. 1.

4. Dane, o których mowa w ust. 1, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad udostępnia każdorazowo na żądanie uprawnionych do ich otrzymania organów administracji publicznej.

§ 2. 1. Zarządca dróg w granicach miasta na prawach powiatu oraz inni zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych gromadzą dane wyszczególnione w § 1 ust. 1 pkt 1 i 2 i przekazują je Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Dane przekazywane są raz w roku w terminie do końca jego pierwszego kwartału według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

§ 3. 1. Zarządcy dróg publicznych gromadzą i udostępniają dane o parametrach techniczno-eksploatacyjnych zarządzanych przez siebie dróg publicznych, obiektów mostowych i tuneli, na potrzeby:

- 1) przejazdów pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i państw członkowskich NATO,
- 2) przejazdów pojazdów nienormatywnych,
- 3) prowadzenia akcji ratunkowych podczas klęsk żywiołowych oraz udzielania pomocy związanej z likwidacją jej skutków.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, gromadzone są poprzez wypełnienie karty danych techniczno-eksploatacyjnych dotyczących użytkowania dróg, obiektów mostowych i tuneli. Wzór karty określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Dane, o których mowa w ust. 1, udostępnia się każdorazowo na żądanie uprawnionych do wydawania odpowiednich zezwoleń i decyzji organów administracji publicznej, w terminie do 7 dni od dnia otrzymania wniosku w tej sprawie.

§ 4. 1. Zarządca dróg krajowych i wojewódzkich w granicach miasta na prawach powiatu oraz inni zarządcy dróg wojewódzkich przekazują dane wyszczególnione w § 3 Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Dane dróg publicznych, obiektów mostowych i tuneli przekazuje się w następujących terminach:

- 1) dla dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli i promów użytkowanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia - jednorazowo do dnia 31 grudnia 2004 r.,
- 2) dla dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli i promów nowo wybudowanych - w terminie 14 dni od dnia uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego,
- 3) w przypadku zmiany danych dotyczących użytkowania dróg publicznych i obiektów mostowych, tuneli i promów:
 - a) co najmniej 28 dni przed dokonaniem zaplanowanej zmiany,
 - b) do 7 dni po zaistnieniu nieplanowanej zmiany,
 - c) do 7 dni po ustaniu zmian.

3. W przypadku wystąpienia zmian w użytkowaniu dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli i promów, wskutek awarii stwarzających zagrożenia zdrowia i ludzi, określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia, dane przekazywane są w następujących terminach:

- 1) do 24 godzin od zaistnienia zmiany,
- 2) do 7 dni po ustaniu zmiany.

§ 5. 1. Mapy techniczno-eksploatacyjne, o których mowa w § 1 ust. 3, przekazują corocznie w jednym egzemplarzu w następującym terminie:

- 1) do dnia 10 kwietnia - zarządca dróg powiatowych i wszystkich dróg w granicach miasta na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych do zarządcy dróg wojewódzkich,
- 2) do dnia 20 kwietnia - zarządca dróg wojewódzkich i koncesjonariusz autostrady płatnej do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Zarządcy dróg aktualizują sporządzone i prowadzone przez siebie mapy techniczno-eksploatacyjne dróg publicznych w zakresie dotyczącym dróg zarządzanych przez innych zarządców, na podstawie map techniczno-eksploatacyjnych, otrzymanych od tych zarządców.

3. Aktualizacja map techniczno-eksploatacyjnych dróg publicznych polega na wprowadzeniu zmian danych w nich zawartych.

4. Mapy przekazane zgodnie z ust. 1 podlegają zwrotowi niezwłocznie po ich wykorzystaniu.

§ 6. Zarządcy dróg przekazują cztery egzemplarze kart obiektów mostowych i tuneli, o których mowa w § 1 ust. 3, do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w terminie 14 dni od dnia uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego.

§ 7. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad udostępnia uprawnionym do ich otrzymania organom administracji publicznej:

- 1) prowadzoną przez siebie mapę techniczno-eksploatacyjną dróg publicznych, aktualizowaną w trybie § 5 - corocznie,
- 2) karty obiektów mostowych i tuneli - każdorazowo po ich otrzymaniu od zarządców dróg, zgodnie z § 6.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165).

08/54zb

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie trybu sporządzania informacji, gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach i promach jest wypełnieniem delegacji ustawowej określonej w art. 18a ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 z późn. zm.).

Opracowanie projektu niniejszego rozporządzenia jest związane ze zmianami w ustawie o drogach publicznych, tj. zmianą brzmienia delegacji i zmianą definicji pojęć „obiekt mostowy”, „drogowy obiekt inżynierski”. Zgodnie z nowelizacją ustawy zadanie pn. gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych jest w kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zaś zarządcy dróg są zobowiązani do sporządzania informacji o drogach publicznych i przekazywania ich do GDDKiA. Przepisy rozporządzenia uszczegółwiają w tym zakresie przepisy ustawy.

Projekt rozporządzenia nie przewiduje zmian merytorycznych w porównaniu do dotychczas obowiązującego rozporządzenia.

Wejście rozporządzenia w życie nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego. Nie będzie ono również miało wpływu na rynek pracy, konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, a także sytuację i rozwój regionalny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY 1)
z dnia

w sprawie

**stawek opłat za zajmowanie pasa drogowego dróg krajowych na cele
nie związane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu**

Na podstawie art. 40 ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838, Nr 86, poz. 958, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25 poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62 , poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 214, poz. 1816 i Nr 216, poz.1826 oraz z 2003 r. Nr 80 poz. 717 i 721, Nr)

zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa stawki opłat za zajęcie pasa drogowego dróg krajowych w celu:

- 1) prowadzenia robót w pasie drogowym w celach niezwiązanych z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg,
- 2) umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- 3) umieszczania w pasie drogowym obiektów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam,
- 4) zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione w pkt 1-3.

§ 2. 1. Za zajęcie 1m² powierzchni jezdni pasa drogowego drogi krajowej w celu, o którym mowa w § 1 pkt 1) i 4) ustala się następujące stawki opłat za każdy dzień zajęcia:

- 1) przy zajęciu jezdni do 20% szerokości - 1,05 zł,
- 2) przy zajęciu jezdni pow. 20% do 50% szerokości - 2,20 zł,
- 3) przy zajęciu jezdni pow. 50% do całkowitego zajęcia jezdni - 3,50 zł.

2. Stawki określone w ust. 1 pkt. 1 stosuje się także do torowisk, poboczy, chodników, placów, zatok postojowych i autobusowych, ścieżek rowerowych i ciągów pieszych, a dla pozostałych elementów pasa drogowego ustala się stawkę opłat za każdy dzień zajęcia 1m² pasa drogowego w wysokości 0,55 zł.

3. Przez dzień zajęcia rozumie się także zajęcie pasa drogowego trwające krócej niż 24 godziny.

§ 3. Ustala się następujące stawki opłat rocznych za 1 m² powierzchni pasa drogowego drogi krajowej zajętego przez rzut poziomy urządzeń, o których mowa w § 1 pkt 2):

- 1) poza obszarem zabudowanym - 4 zł,
- 2) w obszarze zabudowanym - 10 zł,
- 3) na obiekcie mostowym lub tunelu - 80 zł.

§ 4. Ustala się następujące stawki opłat za zajęcie pasa drogowego drogi krajowej w celu, o którym mowa w § 1 pkt 3):

- 1) za 1 m² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy obiektu handlowego lub usługowego:
 - a) poza terenem zabudowanym - 0,60 zł
 - b) w terenie zabudowanym:
 - w miejscowości do 40 tys. mieszk. - 0,50 zł
 - w miejscowości pow. 40 tys. do 100 tys. mieszk. - 0,60 zł

- w miejscowości pow. 100 tys. do 500 tys. mieszk. - 0,70 zł
 - w miejscowości pow. 50 0 tys. mieszk. - 0,80 zł
- 2) za 1 m² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy innych obiektów - 0,30 zł
- 3) za 1m² powierzchni reklamy - 1,70 zł

§ 5. Do spraw wszczętych i nie zakończonych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165).

U z a s a d n i e n i e

Rozporządzenie jest wypełnieniem delegacji zawartej w art. 40 ust. 7 ustawy o drogach publicznych, zgodnie, z którym Minister Infrastruktury jest zobowiązany ustalić stawki opłat za zajęcie pasa drogowego dróg krajowych.

W projekcie rozporządzenia, jako podstawę obliczeń do ustalenia wysokości stawki opłat za zajęcie pasa drogowego, w celu prowadzenia robót oraz zajęcia go na prawach wyłączności przyjęto stawki opłat jakie obowiązywały do dnia 1 października 2002 r. tj. do chwili, kiedy rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27 sierpnia 2002 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wykonywania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (Dz. U. Nr 150, poz. 1240) został zniesiony obowiązek rewaloryzowania stawek opłat.

W projekcie rozporządzenia jako stawkę podstawową za zajęcie 1 m² jezdni, chodnika ścieżki rowerowej w pasie drogowym drogi krajowej przyjęto stawkę w wys. 1,05 zł.

Ponieważ znowelizowana ustawa o drogach publicznych zniósła pojęcie „ryczałtu za utrudnienia w ruchu” nakazując jednocześnie zróżnicowanie stawek opłat w zależności od % zajęcia szerokości jezdni ustalono trzy rodzaje opłat w zależności od procentowego zajęcia szerokości jezdni: do 20 %, pow. 20% do 50 % i pow.50% do 100% szerokości jezdni. Z powodu usunięcia ryczałtu za utrudnienia w ruchu, w przypadku zajęcia powyżej 20% szerokości jezdni, wystąpiły różnice pomiędzy stawkami opłat w obowiązującym i projektowanym rozporządzeniu,. Różnice te są szczególnie duże, gdy powierzchnia zajęcia jest niewielka. W przypadku zajęcia 10 m² powierzchni jezdni, przy ponad 20% lub całkowitym zajęciu jej szerokości, dotychczas pobierane opłaty są prawie

siedmiokrotnie wyższe od projektowanych i wyrównują się dopiero przy zajęciu około 120 m² powierzchni jezdni.

Natomiast kary za zajęcie pasa bez zezwolenia przy stawkach opłat określonych w projektowanym rozporządzeniu będą niższe od obowiązujących, tylko przy zajęciu powierzchni jezdni mniejszej niż 12 m², a następnie szybko wzrastają. W przypadku zajęcia 100 m² jezdni powyżej 20% szerokości proponowane kary będą blisko dwukrotnie wyższe od dotychczas stosowanych.

Mimo, że opłaty za zajęcie jezdni pow. 20 % jej szerokości przy prowadzeniu niewielkich robót obniżą się, to jednak zaproponowany sposób ustalania stawek opłat (rezygnacja z ryczałtu za utrudnienia w ruchu i zróżnicowanie stawek opłat proporcjonalnie do stopnia zajęcia jezdni) jest bardziej prawidłowy. Stosowanie ryczałtu bardzo zawyżało koszty małych robót, nie stanowiąc poważnego obciążenia dla dużych inwestycji, co powodowało, że wielu drobnych inwestorów zajmowało pas drogowy bez zezwolenia, licząc, że ze względu na niewielką powierzchnię i krótki termin zajęcia pasa drogowego nie zostaną zauważeni przez służby drogowe. Obniżenie opłat za zajęcie pasa przy niewielkim powierzchniowo zajęciu jezdni, przy równoczesnym podwyższeniu kar za zajęcie pasa bez zezwolenia powinno wpłynąć na ograniczenie omawianego powyżej zjawiska, co spowoduje, że wpływy z tytułu prowadzenia prac drogowych w pasie drogowym z ponad 20% zajęciem szerokości jezdni nie ulegną obniżeniu.

Stawki opłat za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim obiektów handlowych, usługowych i innych oraz reklam kształtują się na poziomie dotychczasowym z uwzględnieniem rewaloryzacji.

Wprowadzono natomiast nowe niższe od dotychczasowych stawki opłat za umieszczenie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej, ponieważ zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych będzie to opłata roczna, a nie jak dotychczas jednorazowa.

ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW
z dnia
w sprawie
określenia warunków udzielania zezwoleń
na zajmowanie pasa drogowego

Na podstawie art. 40 ust. 15 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838, Nr 86, poz. 958, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25 poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62 , poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 214, poz. 1816 i Nr 216, poz.1826 oraz z 2003 r. Nr 80 poz. 717 i 721, Nr)

zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego na cele nie związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg.

§ 2. 1. Zajmujący pas drogowy, przed planowanym zajęciem pasa drogowego, składa wniosek do zarządcy drogi o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego.

2. Wniosek powinien zawierać:

- 1) nazwę (imię i nazwisko) i adres podmiotu zajmującego pas drogowy,
- 2) cel zajęcia pasa drogowego,
- 3) lokalizację i powierzchnię zajętego pasa drogowego,
- 4) planowany okres zajęcia pasa drogowego, przy czym w przypadku zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót, do okresu zajęcia pasa drogowego zalicza się okres od momentu rozpoczęcia robót w pasie

drogowym do momentu przywrócenia pasa drogowego do stanu poprzedniego,

- 5) ogólny plan sytuacyjny odcinka pasa w skali 1: 10 000 lub 1:5000 oraz szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000, a w szczególnych przypadkach 1: 500 z zaznaczeniem granic i podaniem wymiarów powierzchni zajętego pasa drogowego,
- 6) w przypadku zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót - projekt zabezpieczenia zajmowanego odcinka pasa drogowego, zgodnie z wymogami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Warunek określenia czasu zajęcia pasa drogowego nie obowiązuje przy składaniu wniosku o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego, w celu umieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej.

§ 3. Zarządca drogi przed wydaniem zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, może zażądać dodatkowo dostarczenia:

- 1) projektu organizacji ruchu drogowego, jeżeli roboty prowadzone są w koronie drogi lub to zajęcie wpływa na ruch drogowy,
- 2) harmonogramu robót prowadzonych w pasie drogowym, szczególnie w przypadkach etapowego prowadzenia robót,
- 3) pozwolenia na budowę obiektu umieszczanego w pasie drogowym.

§ 4. 1. Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego powinno określać:

- 1) nazwę (imię i nazwisko) i adres podmiotu zajmującego odcinek pasa drogowego,
- 2) cel zajęcia pasa drogowego,
- 3) wielkość powierzchni zajmowanego odcinka pasa drogowego,
- 4) wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego oraz termin i sposób jej uiszczenia,

- 5) okres zajęcia pasa drogowego (nie dotyczy zezwolenia na zajęcie w celu umieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej),
- 6) sposób zabezpieczenia zajmowanego odcinka pasa, zgodnie z dokumentami, o których mowa w § 3 ust 1 pkt. 1 i 2,
- 7) warunki przywrócenia pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności.

2. W warunkach przywrócenia pasa drogowego do stanu poprzedniego określa się:

- 1) sposób i technologię robót przywracających stan użyteczności,
- 2) sposób odbioru przedmiotowego odcinka pasa drogowego,
- 3) zasady usuwania ewentualnych usterek i wad technicznych.

§ 5. Do spraw wszczętych i nie zakończonych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie określania warunków udzielania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego jest wypełnieniem delegacji zawartej w art. 40 ust 15 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych. Określa ono warunki udzielania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego w celu prowadzenia robót oraz umieszczania w pasie drogowym obiektów i urządzeń nie związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu.

W projekcie rozporządzenia zrezygnowano z określenia terminu składania wniosków o wydanie zezwolenia, wychodząc z założenia, że terminy załatwiania spraw określa kodeks postępowania administracyjnego i nie ma potrzeby w tym przypadku tworzenia przepisów szczególnych. Skreślono również przepis zobowiązujący zarządcę drogi do opiniowania wniosku przed wydaniem zezwolenia przez co uproszczono sposób uzyskiwania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Również do uznania zarządcy drogi pozostawiono dotychczas obligatoryjny obowiązek przedstawienia projektu organizacji ruchu drogowego, ponieważ nie wszystkie roboty prowadzone w pasie drogowym mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i w związku z tym wymagają opracowania zmiany organizacji ruchu np. roboty prowadzone poza koroną drogi (na odcinkach pozamiejskich) i w pasie zieleni (na odcinkach miejskich).

Rozporządzenie nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY 1)**z dnia****w sprawie sposobu ustalania oraz rozliczania kosztów związanych
z przejazdami pojazdów nienormatywnych.**

Na podstawie art. 41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 i Nr 86 poz. 958, z 2001r. Nr 125 poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 25 poz. 253, Nr 41 poz. 365, Nr 62 poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 214, poz. 1816 i Nr 216, poz. 1826 oraz z 2003 r. Nr 80 poz. 717 i poz. 721, Nr.....), zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób ustalania oraz rozliczania kosztów związanych z określeniem tras przejazdu oraz przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych.

§ 2. Do kosztów związanych z określeniem tras przejazdu, ponoszonych przez organ właściwy do wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, należą koszty uzyskiwania informacji o przejezdności dróg na planowanej trasie przejazdu oraz ustalania warunków realizacji przejazdu.

§ 3. 1. Do kosztów związanych z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego, ponoszonych przez właściwego zarządcę drogi, należą, w szczególności, koszty:

- 1) sprawowania przez zarządcę drogi nadzoru usług i robót, zgodnie z wymaganiami prawa budowlanego;
- 2) wykonania przez zarządcę drogi niezbędnych ekspertyz i badań odcinków dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

2. Do kosztów związanych z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego, ponoszonych przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym, należą, w szczególności, koszty:

- 1) przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej i kosztorysowej;
- 2) dozoru przejazdu pojazdu nienormatywnego na całej trasie lub jej odcinkach;
- 3) czasowego usunięcia ograniczeń gabarytowych;
- 4) wykonania wzmocnienia odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 5) wykonania robót zabezpieczających na trasie przejazdu;
- 6) dokonania geometrycznych korekt trasy lub występujących w jej ciągu skrzyżowań;
- 7) budowy lub dostosowania lokalnych objazdów przeszkód występujących na trasie;
- 8) zamknięcia bądź ograniczenia ruchu;
- 9) wszelkich prac związanych z przywróceniem odcinków dróg do stanu pierwotnego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi.

§ 4. 1 Koszt realizacji prac wymienionych w § 2 ustala się w wysokości 10% opłaty za przejazd pojazdem nienormatywnym, ustalonej na podstawie przepisów o drogach publicznych oraz na podstawie danych zawartych we wniosku o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego.

2. Koszt realizacji prac wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 1 ustala się w wysokości 5% wartości usług i robót objętych nadzorem. Wartość usług i robót ustala się na podstawie faktur lub umów.

3. Koszt realizacji prac wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 2 wynika z faktycznych kosztów poniesionych przez zarządcę drogi.

§ 5. 1. Koszty, o których mowa w § 4 ust. 1, dokonujący przejazdu pojazdem nienormatywnym pokrywa przy uiszczeniu opłaty za przejazd pojazdem nienormatywnym.

2. Koszty, o których mowa w § 4 ust. 2 i 3, dokonujący przejazdu pojazdem nienormatywnym pokrywa przed uzyskaniem zezwolenia na przejazd

pojazdu nienormatywnego na podstawie noty księgowej wystawionej przez właściwego zarządcę drogi.

§ 6. W przypadku odstąpienia od dokonania przejazdu przed terminem określonym w zezwoleniu, ustala się jedynie koszty powstałe do dnia otrzymania przez organy lub jednostki ustalające koszty, pisemnego zawiadomienia o rezygnacji z przejazdu oraz koszty wynikające ze zobowiązań zaciągniętych przez te organy lub jednostki do dnia otrzymania zawiadomienia.

§ 7. Do spraw wszczętych i nie zakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 8. Traci moc rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1986 r. w sprawie zasad, organów właściwych oraz trybu ustalania kosztów związanych z określeniem tras przejazdu i przystosowaniem odcinków dróg do przewozu ładunków o masie i gabarytach przekraczających dopuszczalne normy albo przejazdu pojazdów nienormatywnych (Dz. U. Nr 27, poz.133).

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu ustalania oraz rozliczania kosztów związanych z przejazdami pojazdów nienormatywnych jest wypełnieniem delegacji ustawowej określonej w art. 41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 z późn. zm.).

Opracowanie projektu niniejszego rozporządzenia jest związane ze zmianą systemu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych (przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym – Dz.U. z 2003r. Nr 58, poz. 515) oraz zmianą zasad wprowadzania opłat za tego rodzaju przejazdy (przepisy ustawy o drogach publicznych). Zachodzi więc konieczność wydania nowego rozporządzenia określającego zasady ustalania oraz rozliczania kosztów związanych z przejazdami pojazdów nienormatywnych.

Do chwili obecnej koszty związane z określeniem tras przejazdu i przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego ustalane były zgodnie z przepisami regulującymi zasady ustalania kosztów uzasadnionych (rozporządzenie Ministra Do Spraw Cen z dnia 31 grudnia 1982 r. w sprawie zasad ustalania kosztów uzasadnionych – Dz. U. z 1983 r. Nr 1, poz. 10 ze zm.) Z uwagi na utratę z dniem 12 grudnia 2001 r. ustawy z dnia 26 lutego 1982 r. o cenach (na podstawie art. 19 nowej ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o c e n a c h – Dz. U. Nr 97 poz. 1050), a tym samym wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych, których materia nie jest uregulowana nową ustawą, zaszła konieczność określenia nowych zasad ustalenia w/w kosztów.

Projekt rozporządzenia przewiduje, że koszty związane z określeniem tras przejazdu będą ustalane w wysokości 10 % należnej opłaty za przejazd pojazdem nienormatywnym, ustalonej na podstawie przepisów o drogach publicznych oraz na o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu

nieformatywnego. Według danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad średni koszt ustalenia trasy stanowi właśnie około 10% należnej opłaty za przejazd pojazdem nieformatywnym.

Natomiast koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nieformatywnego w zakresie sprawowania nadzoru usług i robót wykonywanych w tym zakresie stanowią 5% wartości tych robót. Według danych GDDKiA średni koszt nadzoru robót budowlanych w drogownictwie kształtuje się na poziomie 5% wartości wykonywanych robót.

Koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nieformatywnego w zakresie wykonywania przez zarządcę drogi niezbędnych ekspertyz i badań odcinków dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich mają wynikać z faktycznie poniesionych kosztów prac.

Zapisy wskazujące organy lub jednostki ustalające koszty przystosowania trasy do przejazdu pojazdu nieformatywnego oraz przywrócenia trasy przejazdu do stanu poprzedniego zostały przeniesione do ustawy.

Projekt rozporządzenia określa również sposób rozliczania kosztów związanych

z przejazdami pojazdów nieformatywnych. Koszty związane z określeniem tras przejazdu, dokonujący przejazdu pojazdem nieformatywnym pokrywa przy uiszczeniu opłaty za przejazd pojazdem nieformatywnym, zaś koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nieformatywnego, dokonujący przejazdu pojazdem nieformatywnym pokrywa przed uzyskaniem zezwolenia na przejazd pojazdu nieformatywnego na podstawie noty księgowej wystawianej przez właściwego zarządcę drogi.

W projekcie rozporządzenia wprowadzono zapis, iż w przypadku odstąpienia od dokonania przejazdu przed terminem określonym w zezwoleniu, ustala się jedynie koszty powstałe do dnia otrzymania przez organy lub jednostki ustalające koszty, pisemnego zawiadomienia o

rezygnacji z przejazdu oraz koszty wynikające ze zobowiązań zaciągniętych przez te organy lub jednostki do dnia otrzymania zawiadomienia.

Wejście rozporządzenia w życie nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego. Nie będzie ono również miało wpływu na rynek pracy, konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, a także sytuację i rozwój regionalny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

08/64zb

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY 1)

z dnia

w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5t)

Na podstawie art. 41a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838, Nr 86, poz.958, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25 poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62 , poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz.984, Nr 214, poz. 1816 i Nr 216, poz.1826 oraz z 2003 r. Nr 80 poz. 717 i 721, Nr)) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się wykaz dróg krajowych w Rzeczypospolitej Polskiej, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5t), obejmujący odcinki dróg krajowych wymienione w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r.

1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165).

Załącznik

do rozporządzenia Ministra

Infrastruktury

z dnia

L.p.	Num er drogi	Nazwa drogi	Odcinki, na których dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t)
1	2	GRANICA PAŃSTWA - ŚWIECKO - PNIEWY - POZNAŃ - KONIN - WARSZAWA - SIEDLCE - TERESPOL - GRANICA PAŃSTWA	POZNAŃ-KONIN
2	4	GRANICA PAŃSTWA - JĘDRZYCHOWICE - BOLESŁAWIEC - KRZYWA -WROCŁAW - PRĄDY - NOGOWCZYCE - GLIWICE - KATOWICE - CHRZANÓW - KRAKÓW - TARNÓW - RZESZÓW - JAROSŁAW - RADYMNO - KORCZOWA - GRANICA PAŃSTWA	WROCŁAW-PRĄDY- NOGOWCZYCE- KLESZCZÓW, KATOWICE- CHRZANÓW-WIELICZKA
3	50	CIECHANÓW – PŁOŃSK – WYSZOGRÓD – RUSZKI –SOCHACZEW – MSZCZONÓW – GRÓJEC - GÓRA KALWARIA – KOŁBIEL - MIŃSK MAZOWIECKI – ŁOCHÓW - OSTRÓW MAZOWIECKA	SOCHACZEW- MSZCZONOW-GRÓJEC

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t) jest wypełnieniem delegacji ustawowej określonej w art. 41a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838, z późn. zm.).

Opracowanie projektu niniejszego rozporządzenia jest związane z przewidywanym na dzień 1 maja 2004 r. przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i koniecznością dostosowania naszych przepisów prawnych do systemu prawnego UE. Z zobowiązań Polski w obszarze polityki transportowa wynika obowiązek dopuszczenia na główne polskie drogi ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t).

Przedmiotowe rozporządzenie ustala drogi krajowe, które po akcesji Polski do UE zostaną otwarte dla ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t). Są to drogi dostosowane do przenoszenia ruchu takich pojazdów według stanu na dzień 31 grudnia 2003 r. W miarę postępów w unowocześnianiu pozostałych odcinków dróg krajowych wykaz zawarty w rozporządzeniu będzie ulegał systematycznym zmianom.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej – ma na celu dostosowanie polskich przepisów do prawa UE.