



URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

Do druku nr 2085

MINISTER


*Prof. dr hab. Danuta Hübner*

Min. DH-3469/03/DPE/jg

Warszawa, 17.10. 2003r.

Pan  
Janusz Piechociński  
Przewodniczący Komisji  
Infrastruktury  
Sejm RP

Opinia o zgodności sprawozdania Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie 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 roku o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), w związku z art. 42 ust. 4 oraz 54 ust. 1 Regulaminu Sejmu, przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

  
W związku z przedłożonym sprawozdaniem Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druki sejmowe nr 1933, 2085) (pismo nr INF-0150-142-03), pozwalam sobie stwierdzić, że poprawki wprowadzone do projektu ustawy nie zmieniają konkluzji opinii wyrażonej na wcześniejszym etapie prac legislacyjnych.

Odnosząc się do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw uprzejmie informuję, iż opinia o zgodności regulacji z prawem Unii Europejskiej – o której mowa w pierwszym akapicie niniejszej opinii – przekazana została pismem z dnia 21 lipca 2003 roku (pismo nr Sekr.Min.DH/2345/2003/DPE/jg).

W związku z przedłożeniem sprawozdania Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, pozwalam sobie stwierdzić, iż konkluzja ww. opinii nie uległa zmianie.

W załączeniu przekazuję kopię ww. opinii.

Z poważaniem.

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Minister Infrastruktury

Podpis: Jarosław Biernat  
Sekretarz Komitetu  
Integracji Europejskiej  
DOSEKRETARZ STANU

Jarosław Biernat



**URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

**MINISTER**  
*Prof. dr hab. Danuta Hübner*  
Sekr. Min. DH/L345/2003/DPE/jb

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.

*Danutę Hübner*

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 tę 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 niezmodernizowanych części polskiej sieci dróg do 31 grudnia 2010 roku, jedynie pod warunkiem, iż spełniają polskie normy nacisku na oś. Poczawszy 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 Pilat  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury

