



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VI kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-24-11

**Druk nr 4223**  
Warszawa, 16 maja 2011 r.

Pan  
Grzegorz Schetyna  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku*

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

**- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw** z projektami 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 poważaniem*

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po pkt 35 dodaje się pkt 35a i 35b w brzmieniu:

„35a) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;

35b) pilot – osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu;”;

2) w art. 6:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 11 i 12 w brzmieniu:

„11) funkcjonariusz Biura Ochrony Rządu – podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ochranianych osób, obiektów i urządzeń;

12) pilot – podczas wykonywania czynności związanych z pilotowaniem przejazdu pojazdu nienormatywnego.”;

b) ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„3a. Osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 4 – 8 i 12 oraz ust. 4 pkt 2, mogą dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi

ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze pod warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Pilot zabezpieczający przejazd pojazdu nienormatywnego będący osobą, o której mowa w ust. 1 pkt 1 – 3c i 9, nie podlega szkoleniu.”;

3) w art. 31 w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) odległość między pojazdami wynosi nie więcej niż 3 m przy połączeniu sztywnym, a od 4 do 6 m przy połączeniu giętkim, przy czym połączenie jest oznakowane na przemian pasami białymi i czerwonymi albo zaopatrzone w chorągiewkę barwy żółtej lub czerwonej; przepisu tego nie stosuje się w razie holowania pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.”;

4) w art. 32:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.”;

b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Przejazd kolumny pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w skład której wchodzi powyżej 5 pojazdów jest dozwolony pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy wydawanego przez właściwy organ wojskowy.”;

c) uchyla się ust. 7;

5) w art. 61:

a) uchyla się ust. 11,

b) dodaje się ust. 15 – 17 w brzmieniu:

- „15. Przy przewozie drewna jego rzeczywistą masę ustala się jako iloczyn objętości ładunku i normatywnej gęstości ustalonej dla danego gatunku drewna.
16. Minister właściwy do spraw środowiska i minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określają, w drodze rozporządzenia, gęstość drewna, uwzględniając w szczególności gatunki drewna mające zastosowanie w przemyśle i budownictwie, jego rodzaj i postać w jakiej jest ono przewożone, mając na uwadze potrzebę ustalenia masy przewożonego drewna w celu uniknięcia przekroczenia nacisków osi pojazdów i ograniczenia negatywnego wpływu na stan techniczny dróg.
17. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, sposób przewozu ładunku, a w szczególności jego mocowanie na pojeździe, mając na celu zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ochronę środowiska naturalnego.”;

6) w art. 62:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisy ust. 1 i 2 nie dotyczą pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.”;

b) ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Przejazd zespołu pojazdów złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4 lub o długości większej niż określona w ust. 4a wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64d.”;

7) w art. 63:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepisów ust. 1 – 3 nie stosuje się do przewozu pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.”,

b) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, warunki przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, mając na uwadze bezpieczeństwo przewożonych osób.

7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Sprawiedliwości określą, w drodze rozporządzenia, warunki przewozu osób pojazdami Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, mając na uwadze bezpieczeństwo przewożonych osób.”;

8) art. 64 otrzymuje brzmienie:

„Art. 64. 1. Ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem:

1) uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ, a w przypadku pojazdu nienormatywnego należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy wydawanego przez właściwy organ wojskowy;

2) przestrzegania warunków przejazdu określonych w zezwoleniu, o którym mowa w pkt 1;

- 3) pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego przez pilota, w przypadku gdy pojazd przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:
    - a) długość – 23,00 m,
    - b) szerokość – 3,20 m,
    - c) wysokość – 4,30 m,
    - d) rzeczywista masa całkowita – 60 t;
  - 4) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem nienormatywnym.
2. Wymiary, masa, naciski osi pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I – VII oraz drogi, po których pojazdy te mogą się poruszać, są określone w tabeli stanowiącej załącznik do ustawy.
  3. Kierujący pojazdem nienormatywnym jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać uprawnionym osobom zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo wypis z zezwolenia w przypadku zezwolenia kategorii I.
  4. Organ wydający zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego prowadzi rejestr wydanych zezwoleń. W rejestrze umieszcza się w szczególności następujące dane:
    - 1) numer zezwolenia;
    - 2) datę wydania zezwolenia;
    - 3) kategorię zezwolenia;
    - 4) podmiotu, na który zezwolenie zostało wydane;
    - 5) pojazdu lub zespołu pojazdów, jeżeli zostały określone w zezwoleniu.”;

9) po art. 64 dodaje się art. 64a – 64i w brzmieniu:

„Art. 64a. 1. Zezwolenie kategorii I na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane w celu umożliwienia dojazdu do i z wskazanego w zezwoleniu miejsca i uprawnia do ruchu po wskazanej w zezwoleniu drodze.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.
3. Zezwolenie wydaje zarządca drogi właściwy dla drogi, po której ruch ma być wykonywany. Zezwolenie wydaje się, po uiszczeniu opłaty, w terminie 7 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.
4. Zarządca drogi, wydając zezwolenie, wydaje także jego wypis lub wypisy w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych określonych we wniosku o wydanie zezwolenia.
5. Zezwolenie wydaje się na podmiot wskazany we wniosku o wydanie zezwolenia, na wskazany we wniosku okres: miesiąca, 6 miesięcy lub 12 miesięcy, bez wskazania pojazdów, którymi ma być wykonywany przewóz.
6. Opłatę za wydanie zezwolenia ustala się w wysokości stanowiącej iloczyn liczby wypisów i odpowiedniej stawki opłaty za zezwolenie w tej kategorii.

Art. 64b. 1. Zezwolenie kategorii II jest wydawane na przejazd nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się

z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek podmiotu wykonującego przejazd. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.
3. Zezwolenie wydaje starosta właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu. Zezwolenie wydaje się po uiszczeniu opłaty, w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.
4. Zezwolenie wydaje się na okres 12 miesięcy, wskazując w nim:
  - 1) podmiot wykonujący przejazd;
  - 2) pojazd, którym będzie wykonywany przejazd.
5. Do ruchu pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisu art. 64 ust. 1 pkt 3.

Art. 64c. 1. Zezwolenia kategorii III – VI na przejazd pojazdu nienormatywnego są wydawane na wskazany we wniosku okres: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy, w celu przewozu ładunków niepodzielnych.

2. Zezwolenia nie wydaje się, jeżeli ładunek jest podzielny i może być przewieziony pojazdami, których masa, naciski osi oraz wymiary wraz z ładunkiem są dopuszczalne.
3. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.
4. Zezwolenie wydaje:



- 1) właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu starosta – w zakresie zezwoleń kategorii III;
  - 2) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – w zakresie zezwoleń kategorii IV – VI.
5. Zezwolenie kategorii III i IV przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydaje także naczelnik urzędu celnego.
  6. Zezwolenie wydaje się po uiszczeniu opłaty, w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. W przypadku niewydania zezwolenia zwraca się wniesioną opłatę.
  7. Zezwolenie wydaje się na podmiot wykonujący przejazd, wskazując w zezwoleniu pojazd, którym przejazd będzie wykonywany oraz sposób jego pilotowania, o ile jest ono wymagane. Do zezwolenia kategorii VI organ wydający zezwolenie dołącza wykaz dróg krajowych, po których przejazd pojazdu nienormatywnego może być realizowany.
  8. Podmiot posiadający zezwolenie kategorii V lub VI, planujący wykonanie przejazdu przez most lub wiadukt pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany zawiadomić pisemnie o terminie i trasie planowanego przejazdu właściwego dla tego mostu lub wiaduktu zarządcę drogi, w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7 dzień jest ostatecznym terminem wpływu zawiadomienia do organu.
  9. Zarządca drogi w przypadku, o którym mowa w ust. 8, najpóźniej 3 dni przed datą planowanego przejazdu, potwierdza przyjęcie zawiadomienia

i może określić warunki przejazdu przez most lub wiadukt albo zgłosić uzasadniony sprzeciw.

10. Warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt określa zarządca drogi, ustalając zależnie od potrzeb ograniczenia w zakresie ruchu, sposób przejazdu oraz przystosowanie obiektu do przejazdu.
11. Sprzeciw, o którym mowa w ust. 9, może zostać zgłoszony przez zarządcę drogi, jeżeli stan technicznej sprawności mostu lub wiaduktu, po którym planowany jest przejazd pojazdu nienormatywnego, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, uniemożliwia wykonanie tego przejazdu.
12. Zabrania się wykonywania przejazdu przez most lub wiadukt, w przypadku zgłoszenia sprzeciwu, albo niezgodnie z warunkami przejazdu przez ten obiekt.

Art. 64d. 1. Zezwolenie kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po drogach publicznych w wyznaczonym czasie, na trasie wyznaczonej w zezwoleniu. Zezwolenie wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I – VI.

2. Zezwolenie może być wydane, pod warunkiem że:
  - 1) ładunek jest niepodzielny i nie może być przewieziony pojazdami, których masa, naciski oraz wymiary wraz z ładunkiem są dopuszczalne;
  - 2) uzyskano zgodę na przejazd zarządcy drogi, właściwego dla trasy przejazdu;

- 3) istnieją możliwości wyznaczenia trasy przejazdu zapewniającej bezpieczeństwo oraz efektywność ruchu drogowego, a w szczególności:
  - a) natężenie ruchu umożliwia bezpieczny przejazd pojazdu nienormatywnego,
  - b) przejazd nie utrudni ruchu drogowego na znacznym obszarze,
  - c) stan technicznej sprawności budowli usytuowanych w ciągu rozpatrywanej trasy przejazdu, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, umożliwia przejazd,
  - d) przejazd nie stwarza zagrożenia stanu technicznego obiektów budowlanych położonych w pobliżu trasy przejazdu.
3. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.
4. Zezwolenie wydaje, po uzgodnieniu z innymi zarządcami dróg i po uiszczeniu opłaty, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w terminie 14 dni roboczych od dnia złożenia wniosku, z zastrzeżeniem ust. 6. Jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, zezwolenie wydaje prezydent miasta.
5. W przypadku niewydania zezwolenia zwraca się wniesioną opłatę.
6. Zarządca drogi właściwy ze względu na kategorię drogi, po której jest planowany przejazd, uzgadnia trasę przejazdu w terminie 3 dni roboczych od dnia

otrzymania pisemnego zapytania organu wydającego zezwolenie, uwzględniając warunki przejazdu i stan techniczny drogi.

7. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego wymaga określenia zakresu przystosowania infrastruktury drogowej położonej na trasie przejazdu, termin wydania zezwolenia może ulec przedłużeniu do 30 dni, z tym że organ wydający zezwolenie jest obowiązany powiadomić o tym podmiot składający wniosek w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku.
8. Koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego ponosi podmiot dokonujący tego przejazdu.
9. Do kosztów, o których mowa w ust. 8, zalicza się koszty dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu pojazdu nienormatywnego, dostaw, usług lub robót, wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdem nienormatywnym, wykonywanych przez dokonującego przejazd lub na jego rzecz, w tym koszty:
  - 1) wykonania niezbędnych ekspertyz i badań odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
  - 2) przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej i kosztorysowej;
  - 3) czasowego usunięcia ograniczeń skrajni drogowej;
  - 4) wykonania wzmocnienia odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
  - 5) wykonania robót zabezpieczających na trasie przejazdu pojazdu;

- 6) dokonania geometrycznych korekt trasy przejazdu lub występujących w jej ciągu skrzyżowań;
  - 7) budowy lub dostosowania lokalnych objazdów występujących na trasie przejazdu pojazdu;
  - 8) wykonania prac związanych z przywróceniem odcinków dróg do stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi;
  - 9) dokonania zmian w organizacji ruchu lub przywrócenia jej stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi.
10. Zezwolenie wydaje się na podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym, wskazując w nim:
- 1) okres ważności zezwolenia;
  - 2) trasę przejazdu;
  - 3) liczbę przejazdów;
  - 4) pojazd, którym będzie wykonywany przejazd;
  - 5) warunki przejazdu, w tym zakres dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu;
  - 6) sposób pilotowania, o ile jest ono wymagane.
11. Zezwolenie jest ważne przez okres:
- 1) 14 dni – w przypadku zezwolenia na jednokrotny przejazd,
  - 2) 30 dni – w przypadku zezwolenia na wielokrotny przejazd
- liczonych od dnia wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia.

12. Opłatę za wydanie zezwolenia ustala się zgodnie z wzorem:

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

gdzie:

- $O_n$  – oznacza wysokość opłaty za wydanie zezwolenia,
- $n$  – oznacza liczbę przejazdów pojazdu nienormatywnego,
- $p_j$  – oznacza stawkę opłaty za zezwolenie na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego.

Art. 64e. 1. Przepisy art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 i 3, a także art. 64a – 64d nie dotyczą:

- 1) autobusu – w zakresie nacisków osi;
- 2) pojazdu, którego szerokość i długość bez ładunku nie jest większa od dopuszczalnych, przewożącego ładunek na zasadach określonych w art. 61 ust. 6, 8 i 9;
- 3) pojazdu biorącego udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych;
- 4) pojazdu zarządu drogi;
- 5) pojazdu Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonującego zadania tych służb.

2. Minister właściwy do spraw transportu może zwolnić, w drodze decyzji administracyjnej, z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, pojazd wykonujący przejazd w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej, pod warunkiem uzyskania na przejazd zgody zarządców dróg właściwych dla trasy przejazdu.
3. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu wykonującego przejazd i właściwego organu państwowego, samorządowego lub organizacji humanitarnej.

Art. 64f. 1. Ustala się maksymalną wysokość stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w:

- 1) kategorii I – 240 zł;
  - 2) kategorii II – 120 zł;
  - 3) kategorii III – 2 400 zł;
  - 4) kategorii IV – 3 600 zł;
  - 5) kategorii V – 4 300 zł;
  - 6) kategorii VI – 5 800 zł;
  - 7) kategorii VII na jednokrotny przejazd pojazdu – 2 000 zł.
2. Maksymalne stawki opłat za wydanie zezwolenia ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, w Dzienniku

Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

3. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze maksymalne stawki opłat określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w poszczególnych kategoriach zezwoleń, z uwzględnieniem okresu, na jaki będą wydawane, kosztów wydania zezwolenia i stopnia oddziaływania przejazdu pojazdu nienormatywnego na infrastrukturę drogową.

Art. 64g. 1. Opłaty za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego są przekazywane przez:

- zarządcę drogi i starostę – do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego, za zezwolenia kategorii I – III;
  - naczelnika urzędu celnego – do budżetu powiatu właściwego ze względu na siedzibę naczelnika urzędu celnego, za zezwolenia kategorii III;
  - naczelnika urzędu celnego i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, za zezwolenia kategorii IV – VII;
  - prezydenta miasta na prawach powiatu – do budżetu miasta, za zezwolenia w kategorii VII.
2. Środki z opłat gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wydano zezwolenie, na rachunek



Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

3. Urzędy celne otrzymują prowizję od pobranych opłat za wydanie zezwolenia w wysokości 12 % pobranej opłaty.
4. Prowizja, o której mowa w ust. 3, stanowi dochód budżetu państwa.
5. Od opłat za wydanie zezwolenia urzędy celne odliczają prowizję, a pozostałą część opłaty, w terminie 4 dni po każdym kolejnych 10 dniach miesiąca, przekazują odpowiednio do podmiotów wymienionych w ust. 1 pkt 2 i 3.

Art. 64h. Minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru producenta blankietów zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych.

Art. 64i. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki dystrybucji blankietów zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych,
- 2) sposób i tryb wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, ustalając w szczególności:
  - a) warunki wyznaczania trasy przejazdu,
  - b) kryteria ustalania warunków przejazdu pojazdu nienormatywnego, w tym przejazdu przez most lub wiadukt,

3) wzory zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego oraz wzory dokumentów związanych z wydawaniem tych zezwoleń

– mając na uwadze potrzebę ujednoczenia zezwoleń i ułatwienie ich identyfikacji oraz sprawność dystrybucji blankietów zezwoleń, a także konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości procedury administracyjnej wydawania zezwoleń oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotowanie, mając na uwadze potrzebę zapewnienia rozpoznawalności przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas takiego przejazdu.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, warunki poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych, o których mowa w art. 64e ust. 1 pkt 5, mając na uwadze konieczność zapewnienia porządku, sprawności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) organy wojskowe właściwe do wydawania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy,

- 2) sposób i tryb wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy,
  - 3) wzór zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy oraz wzory dokumentów związanych z jego wydaniem,
  - 4) sposób organizacji i oznakowania kolumn pojazdów,
  - 5) warunki i sposób pilotowania pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz oznakowanie i wyposażenie pojazdu pilotującego
- mając na uwadze potrzebę ujednoczenia procedury wydawania zezwoleń wojskowych na przejazdy drogowe, sprawności wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.”;

10) w art. 129:

a) w ust. 2:

- po pkt 2a dodaje się pkt 2b w brzmieniu:

„2b) sprawdzania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub wypisu z tego zezwolenia;”,

- pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) pilotowania pojazdów, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych pilotowanych zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 3.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową kierujących innymi pojazdami, pilotowanie

pojazdów, a także kierowanie ruchem drogowym w związku z pilotowaniem pojazdów wojskowych należy do Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych. W tym zakresie Żandarmerii Wojskowej i wojskowym organom porządkowym przysługują uprawnienia policjantów określone w ust. 2.”,

c) ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Dodatkowo funkcjonariusze odmawiają prawa wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem, jeżeli:

- 1) pojazd kierowany jest przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli nie ma możliwości zabezpieczenia pojazdu w inny sposób;
- 2) pojazd kierowany jest przez osobę nieposiadającą przy sobie wymaganych dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem lub używania pojazdu, dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia;
- 3) stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, powoduje uszkodzenie drogi albo narusza wymagania ochrony środowiska;
- 4) kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia albo wypisu z tego zezwolenia.”,

d) uchyla się ust. 5;

11) w art. 130a:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

- „1a. Pojazd jest usuwany z drogi na koszt wykonującego przejazd drogowy w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 2 pkt 2.”,
- b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:
- „2a. Od usunięcia pojazdu odstępuje się, jeżeli przed wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu lub w trakcie usuwania ustaną przyczyny jego usunięcia. Jeżeli wydanie dyspozycji usunięcia pojazdu w przypadkach, o których mowa w ust. 1 – 2, spowodowało powstanie kosztów, do ich pokrycia jest obowiązany właściciel pojazdu. Przepis ust. 10i stosuje się odpowiednio.”,
- c) ust. 5c otrzymuje brzmienie:
- „5c. Pojazd usunięty z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1 – 2, umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie.”,
- d) ust. 5f otrzymuje brzmienie:
- „5f. Usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla pojazdów usuniętych w przypadkach, o których mowa w ust. 1 – 2, należy do zadań własnych powiatu. Starosta realizuje te zadania przy pomocy powiatowych jednostek organizacyjnych lub powierza ich wykonywanie zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych.”,
- e) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Rada powiatu biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań, o których mowa w ust. 1 – 2, oraz koszty usuwania i przechowywania pojazdów na obszarze danego powiatu, ustala corocznie, w drodze uchwały, wysokość opłat, o których mowa w ust. 5c, oraz wysokość kosztów, o których mowa w ust. 2a. Wysokość

kosztów, o których mowa w ust. 2a, nie może być wyższa niż maksymalna kwota opłat za usunięcie pojazdu, o których mowa w ust. 6a.”,

f) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Wydanie pojazdu następuje po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 6, a przypadku, o którym mowa w ust. 1a, również dowodu uiszczenia kaucji.”;

12) w dziale V dodaje się rozdział 4 w brzmieniu:

„Rozdział 4

Kary pieniężne za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu

Art. 140aa. 1. Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia, nakłada się karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej.

2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Służby Celnej lub zarządca drogi.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:

1) podmiot wykonujący przejazd;

2) organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę, załadowcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.

4. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:
  - 1) okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot, o którym mowa w ust. 3 pkt 1:
    - a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,
    - b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia,lub
  - 2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu – przy przewozie ładunków sypkich oraz drewna.
5. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd oraz inne czynności związane z przejazdem drogowym pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
6. W przypadku stwierdzenia przejazdu po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia, organ kontroli, o którym mowa w ust. 2, powiadamia właściwy terytorialnie do miejsca

przeprowadzenia kontroli organ Żandarmerii Wojskowej.

7. Organ Żandarmerii Wojskowej, o którym mowa w ust. 6, występuje do dowódcy jednostki wojskowej organizującej przejazd drogowy lub do jego przełożonego z wnioskiem o wszczęcie postępowania dyscyplinarnego, na zasadach określonych w ustawie o dyscyplinie wojskowej.

Art. 140ab. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 140aa ust. 1, ustala się w wysokości:

- 1) 1 500 zł – za brak zezwolenia kategorii I i II;
- 2) 6 000 zł – za brak zezwolenia kategorii III-VI;
- 3) 15 000 zł – za brak zezwolenia kategorii VII;
- 4) 5 000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt bez potwierdzonego zawiadomienia zarządcy drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 8;
- 5) 3 000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt, niezgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 8;
- 6) 6 000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt, przy zgłoszonym przez zarządcę drogi sprzeciwie, o którym mowa w art. 64c ust. 9;
- 7) 6 000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu podanych w zezwoleniu kategorii VII.



Art. 140ac. 1. Od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej, o której mowa w art. 140aa ust. 1, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który tę karę wymierzył, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

2. Karę pieniężną uiszcza się w formie przekazu na wskazany w decyzji rachunek bankowy w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się ostateczna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa obowiązany podmiot.
3. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 2, podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.
4. Obowiązek uiszczenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2, przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym kara powinna zostać uiszczona.

Art. 140ad. 1. W przypadku gdy podczas kontroli stwierdzone zostanie naruszenie, o którym mowa w art. 140aa ust. 1, przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie, z którym Rzeczypospolita Polska nie jest związana umową o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych, osoba przeprowadzająca kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej.

2. Kaucję pobiera się:
  - 1) podczas kontroli na drodze – w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania lub za pomocą karty płatniczej;

- 2) w terminie późniejszym – w formie przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, przy czym koszty przelewu ponosi obowiązany podmiot.
3. Kaucja przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 2 pkt 2. Koszty związane z uiszczeniem kaucji przez przelew na rachunek bankowy lub za pomocą karty płatniczej – koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na właściwy rachunek bankowy – pokrywa obowiązany podmiot.
4. Kaucję przekazuje się:
  - 1) na rachunek bankowy, określony w decyzji o nałożeniu kary, w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, albo
  - 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił, w terminie 7 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji lub orzeczenia uchylającego decyzję o nałożeniu kary pieniężnej.
5. W przypadku gdy wysokość nałożonej kary jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 4 pkt 2.
6. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem pojazdów nienormatywnych ponosi wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym.

Art. 140ae. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140aa ust. 1, są przekazywane odpowiednio do budżetów

jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Środki z kar gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.
3. Urzędy celne i wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych w wysokości 12 % nałożonej kary.
4. Prowizja, o której mowa w ust. 3, stanowi dochód budżetu państwa.
5. Od kar pieniężnych urzędy celne i wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego odliczają prowizję, a pozostałą część kary, w terminie 4 dni po każdym kolejnych 10 dniach miesiąca, przekazują odpowiednio do podmiotów wymienionych w ust. 1.”;

13) dodaje się załącznik do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 35a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>);”;

2) w art. 13:

a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,

b) w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 oraz w ust. 2, są zwolnione:”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Korzystający z drogi publicznej jest zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i w ust. 2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdu w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej.”;

3) uchyla się art. 13c;

4) uchyla się art. 13g;

5) w art. 13k:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Karę pieniężną uiszcza się w formie bezgotówkowej za pomocą przekazu na właściwy rachunek bankowy lub za pomocą karty płatniczej, z tym że w przypadku przedsiębiorców zagranicznych możliwe jest uiszczenie kary pieniężnej w formie gotówkowej bezpośrednio organowi, który ją wymierzył.”;

b) po ust. 7 dodaje ust. 7a – 7e w brzmieniu:

„7a. W przypadku uiszczenia kary pieniężnej w formie gotówkowej organ wydaje pokwitowanie na druku ścisłego zarachowania, stanowiące dowód uiszczenia tej kary.

- 7b. Koszty związane z uiszczeniem kary pieniężnej przez przekazanie jej na rachunek bankowy, a w przypadku uiszczenia kary pieniężnej za pomocą karty płatniczej – koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na właściwy rachunek bankowy – pokrywa wpłacający.
- 7c. Do czasu uiszczenia kary pieniężnej przez przedsiębiorcę zagranicznego pojazd kieruje się lub usuwa na jego koszt na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- 7d. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- 7e. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po ustaniu przyczyny skierowania pojazdu na parking i przedstawieniu przez kontrolowanego organowi, który wymierzył karę, dowodu uiszczenia kary pieniężnej.”;
- 6) w art. 18 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:  
„3) wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych;”;
- 7) w art. 39 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:  
„3) poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia lub w sposób niezgodny z przepisami ruchu drogowego;”;
- 8) w art. 40a:  
a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  
„1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 i 2, z wyłączeniem opłaty elektronicznej, w art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz

kary pieniężne określone w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7, są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”,

b) uchyla się ust. 2;

9) uchyla się art. 40b i 40c;

10) art. 40d otrzymuje brzmienie:

„Art. 40d. 1. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat, o których mowa w art. 40 ust. 3, opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7 oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, pobiera się odsetki ustawowe.

2. Opłaty, o których mowa w art. 40 ust. 3, wraz z odsetkami za zwłokę, opłaty, o których mowa w art. 13f ust. 1 oraz kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, wraz z odsetkami za zwłokę podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Obowiązek uiszczenia opłat, o których mowa w art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12, przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone.”;

11) art. 41 otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Minister właściwy do spraw transportu ustala, w drodze rozporządzenia, wykaz:

1) dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t,

2) dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

– mając na uwadze potrzebę ochrony dróg oraz zapewnienia ruchu tranzytowego.

3. Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.”;

12) uchyla się załącznik nr 1 i 2 do ustawy.

Art. 3. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.<sup>4)</sup>) w art. 39b w ust. 1 pkt 11b otrzymuje brzmienie:

„11b) innych wpływów z opłat i kar określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wpływów z opłat i kar określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz wpływów z opłat określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z zastrzeżeniem ust. 3;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.<sup>5)</sup>) w art. 56 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.<sup>6)</sup>) w załączniku do ustawy w części I w ust. 53 w kolumnie 4 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) decyzja zwalniająca z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, wykonującego przejazd w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej”.

Art. 6. Do spraw wszczętych i nie zakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 7. Zezwolenia wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 9 w zakresie art. 64h, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 19, poz. 101, Nr 86, poz. 720, Nr 115, poz. 966, Nr 143, poz. 1164, Nr 157, poz. 1241 i Nr 223, poz. 1776.

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246,



---

Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652 i Nr 249, poz. 1656 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 30, poz. 151 i Nr 48, poz. 247.

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 64, poz. 427, Nr 124, poz. 859, Nr 127, poz. 880 i Nr 128, poz. 883, z 2008 r. Nr 44, poz. 262, Nr 63, poz. 394, Nr 182, poz. 1121, Nr 195, poz. 1198, Nr 216, poz. 1367 i Nr 220, poz. 1414, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 22, poz. 120, Nr 57, poz. 466 i Nr 72, poz. 619 oraz z 2010 r. Nr 8, poz. 51, Nr 81, poz. 531, Nr 107, poz. 679 i Nr 167, poz. 1131.

Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego

TABELA

Lp.	Zezwolenie	Pojazdy nienormatywne	Drogi
1.	kategorii I	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) o wymiarach oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnych,</li> <li>b) o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;</li> </ul>	gminne, powiatowe, wojewódzkie wskazane w zezwoleniu
2.	kategorii II	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) o długości, wysokości oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnych,</li> <li>b) o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi,</li> <li>c) o szerokości nieprzekraczającej 3,50 m;</li> </ul>	drogi publiczne, z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad
3.	kategorii III	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) o naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych,</li> <li>b) o szerokości nieprzekraczającej 3,20 m,</li> <li>c) o długości nieprzekraczającej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 15 m dla pojedynczego pojazdu,</li> <li>– 23,0 m dla zespołu pojazdów;</li> </ul> </li> <li>d) o wysokości nieprzekraczającej 4,30 m;</li> </ul>	wszystkie drogi publiczne
4.	kategorii IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) o rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,</li> <li>b) o szerokości nieprzekraczającej 3,20 m,</li> <li>c) o długości nieprzekraczającej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 15,0 m dla pojedynczego pojazdu,</li> <li>– 23,0 m dla zespołu pojazdów,</li> <li>– 30,0 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,</li> </ul> </li> <li>d) o wysokości nieprzekraczającej 4,30 m,</li> <li>e) o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;</li> </ul>	drogi krajowe

5.	kategorii V	a) o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi, b) o szerokości nieprzekraczającej 3,20 m, c) o długości nieprzekraczającej: – 15,0 m dla pojedynczego pojazdu, – 23,0 m dla zespołu pojazdów, – 30,0 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach, d) o wysokości nieprzekraczającej 4,30 m, e) o rzeczywistej masie całkowitej nieprzekraczającej 60 t;	wszystkie drogi publiczne
6.	kategorii VI	a) o szerokości nieprzekraczającej 3,20 m, b) o długości nieprzekraczającej: – 15,0 m dla pojedynczego pojazdu, – 23,0 m dla zespołu pojazdów, – 30,0 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach, c) o wysokości nieprzekraczającej 4,30 m, d) o rzeczywistej masie całkowitej nieprzekraczającej 60 t, e) o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;	drogi krajowe – zgodnie z wykazem dróg, o którym mowa w art. 64c ust. 7
7.	kategorii VII	a) o wymiarach oraz rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategorii I – VI, b) o naciskach osi przekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;	przejazd po wyznaczonej trasie wskazanej w zezwoleniu

## UZASADNIENIE

Ze względu na złożony charakter przepisów umiejscowionych w kilku aktach prawnych oraz liczne wnioski zgłaszane przez organy wydające zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych, jak i przez podmioty ubiegające się o ich wydanie w zakresie usprawnienia procedur wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych i usunięcia występujących rozbieżności podnoszonych przez wymienione instytucje przygotowano projekt ustawy.

Projekt ustawy wprowadza zmiany do następujących ustaw:

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

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

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

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

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

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

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

W pkt 35a zdefiniowane zostało pojęcie pojazd nienormatywny, które obecnie jest określone w ustawie o drogach publicznych. W związku z tym, że projekt ustawy przenosi przepisy dotyczące opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych oraz kar za przejazd bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu z ustawy o drogach publicznych do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zasadnym jest dodanie w wyżej wskazanym przepisie ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojęcia pojazd nienormatywny. Pojazd nienormatywny jest to pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wprowadzenie tej definicji powoduje

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
  - przy szerokości, długości, wysokości oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej;
- 2) staroście (właściwego ze względu na siedzibę wnioskodawcy lub miejsce rozpoczęcia przejazdu):
- w kategorii II – na drogi publiczne z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad dla nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej:
    - przy przekroczeniach dopuszczalnej szerokości nie więcej niż 3,50 m,
    - przy długości, wysokości, naciskach osi oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych,
  - w kategorii III – na drogi publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla pojazdu nienormatywnego:
    - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
    - przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m w przypadku pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów,
    - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
    - przy naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych;
- 3) Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad:
- w kategorii IV – na drogi krajowe dla pojazdu nienormatywnego:
    - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
    - przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m dla pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów. Dla zespołów pojazdów o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m,
    - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
    - przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
    - przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,

- w kategorii V – na drogi publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla pojazdu nienormatywnego:
    - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
    - przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m dla pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów. Dla zespołów pojazdów o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m,
    - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
    - przy naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla tych dróg,
    - przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej niż 60 t,
  - w kategorii VI – na drogi krajowe zgodnie z dołączonym wykazem dróg przez GDDKiA, po których przejazd może być realizowany, dla pojazdu nienormatywnego:
    - przy przekroczeniach szerokości dopuszczalnej nie więcej niż 3,20 m,
    - przy przekroczeniach długości dopuszczalnej nie więcej niż 15,0 m dla pojedynczego pojazdu i nie więcej niż 23,0 m w przypadku zespołu pojazdów. Dla zespołów pojazdów o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m,
    - przy przekroczeniach dopuszczalnej wysokości nie więcej niż 4,30 m,
    - przy przekroczeniach dopuszczalnych nacisków osi na tych drogach do wartości 11,5 t,
    - przy rzeczywistej masie całkowitej nie większej niż 60 t,
  - w kategorii VII – na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po wyznaczonej trasie na terytorium RP dla pojazdu nienormatywnego, którego parametry są większe niż wymienione powyżej w kategoriach I – VI; po uzgodnieniu planowanej trasy przejazdu z innymi zarządcami dróg, po których przejazd będzie realizowany;
- 4) naczelnikowi urzędu celnego, w przypadku, gdy pojazd nienormatywny przekracza granicę Rzeczypospolitej Polskiej, przy przekroczonych parametrach dopuszczalnych i nie większych niż:
- 11,5 t dla nacisków osi,
  - 3,20 m dla szerokości,
  - 15,0 m dla długości pojedynczego pojazdu i 30,0 m dla zespołu pojazdów. W przypadku pojazdu o skrętnych osiach długość nie może przekraczać 30,0 m.
  - 4,30 m dla szerokości,

i wymienionych w kategorii III – IV;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

gdzie:

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

$n$  – oznacza liczbę przejazdów pojazdu nienormatywnego,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zaproponowane w art. 2 pkt 11 brzmienie art. 41 ustawy o drogach publicznych wprowadza jako zasadę ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t – stosownie do postanowień art. 3 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE. L 235 z 17.09.1996, str. 59; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 478). Natomiast proponowane przepisy ust. 2 i 3 w art. 41 zawierają wyjątki od ogólnej zasady ruchu

pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t – stosownie do postanowień art. 7 dyrektywy 96/53/WE, zgodnie z którym przedmiotowa dyrektywa nie stanowi przeszkody dla stosowania obowiązujących przepisów drogowych w każdym Państwie Członkowskim i ograniczających ciężar i/lub wymiary pojazdów na niektórych drogach lub obiektach inżynieryjnych – niezależnie od państwa rejestracji lub dopuszczenia do ruchu takich pojazdów. Obejmuje to również możliwość nakładania lokalnych ograniczeń na maksymalne dopuszczalne wymiary i/lub ciężary pojazdów, które mogą być używane, w przypadku gdy infrastruktura nie jest przystosowana do długich i ciężkich pojazdów, w określonych obszarach lub na określonych drogach, takich jak centra miast, małe wioski lub miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym. Na podstawie wyżej wymienionego art. 7 dyrektywy 96/53/WE na drogach gminnych, powiatowych i części wojewódzkich będzie dopuszczony ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t, ponieważ drogi te zasadniczo nie są przeznaczone do ruchu międzynarodowego pojazdów ciężkich. Drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, a także drogi krajowe, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t zostaną określone w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu.

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

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

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

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

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

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Projekt ustawy oddziałuje na:

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

### 2. Konsultacje społeczne

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

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

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

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

- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego:

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

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

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

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

Ponadto w projekcie ustawy:

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

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

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

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

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

– Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce:

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

– Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego:

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

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

- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji:

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

- Związek Zawodowy Kierowców w Polsce:

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

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

- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich:

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

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

- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa:

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

- Instytut Transportu Samochodowego:

Instytut Transportu Samochodowego w swojej opinii zgłosił uwagi redakcyjne oraz zaproponował wprowadzenie definicji w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojęcia „ładunku niepodzielnego”, opierając się na przepisach dyrektyw: 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (z późn. zm.), oraz 96/53/WE Rady z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. Opiniujący uzasadnia, iż wdrożenie pojęcia z dyrektywy do krajowego prawodawstwa i upowszechnienie jego znaczenia jest konieczne ponieważ przewóz ładunków nienormatywnych – niepodzielnych powinien odbywać się tylko w uzasadnionych przypadkach pojazdami do tego konstrukcyjnie przeznaczonymi przez wyspecjalizowane do tego celu podmioty gospodarcze.

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

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

### 3. Wpływ regulacji na:

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

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

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

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

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

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

Wielkość wpływów z opłat pobranych za zezwolenia wyniosła w roku:

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

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

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

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



– I półrocze 2009 r. – 615 zł.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wielkość wpływów z opłat pobranych za zezwolenia wyniosła w roku:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wielkość wpływów z kar wyniosła w latach:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) rynek pracy

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

d) sytuację i rozwój regionalny

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



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 28 kwietnia 2011 r.

DPUE - 920 - 393 - 11 /bc/5

SM-875

dot.: RM-10-24-11 z 21.04.2011 r.

**Pan**  
**Maciej Berek**  
**Sekretarz Rady Ministrów**

**opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

up. Ministra Spraw Zagranicznych  
SEKRETARZ STANU

*Jan Borkowski*

Do wiadomości:

Pan

Cezary Grabarczyk

Minister Infrastruktury

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

**z dnia**

**w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t**

Na podstawie art. 41 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Ustala się wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

**§ 2.** Ustala się wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

**§ 3.** Ustala się wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t, określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

**§ 4.** Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2010 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t (Dz. U. Nr 138, poz. 932).

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

**§ 5.** Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2010 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t (Dz. U. Nr 138, poz. 933).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

**Załączniki do rozporządzenia**

**Ministra Infrastruktury**

**z dnia ..... (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**

WYKAZ DRÓG KRAJOWYCH OBEJMUJĄCY ODCINKI DRÓG KRAJOWYCH,  
PO KTÓRYCH MOGĄ PORUSZAĆ SIĘ POJAZDY O DOPUSZCZALNYM NACISKU  
POJEDYNCZEJ OSI DO 10 T

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t
1	2	3
1	5	ŚWIECIE /DROGA 1/ – BYDGOSZCZ – GNIEZNO – POZNAŃ – LESZNO – WROCŁAW /DROGA 4/, KOSTOMŁOTY /DROGA 4/ – DOBROMIERZ – BOLKÓW /DROGA 3/
2	6	GOLENIÓW /DROGA 3/ – PŁOTY – KOSZALIN – SŁUPSK – LĘBORK – REDA – GDYNIA /DROGA 468/
3	7	ŻUKOWO /DROGA 20/ – GDAŃSK /DROGA 6/, ELBLĄG /DROGA 22/ – OSTRÓDA – OLSZTYNEK – PŁOŃSK – WARSZAWA – JANKI – GRÓJEC /DROGA 50/, RADOM /DROGA 12/ – KIELCE – KRAKÓW – RABKA-ZDRÓJ – CHYŻNE – GRANICA PAŃSTWA
4	8	GRANICA PAŃSTWA – KUDOWA – ZDRÓJ – KŁODZKO – ZĄBKOWICE ŚLĄSKIE – WROCŁAW /DROGA 4/
5	9	RADOM /DROGA 12/ – IŁŻA – OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI – OPATÓW – LIPNIK – KLIMONTÓW – ŁONIÓW – NAGNAJÓW – KOLBUSZOWA – GŁOGÓW MAŁOPOLSKI – RZESZÓW – BABICA – LUTCZA – DOMARADZ – MIEJSCE PIASTOWE – DUKLA – BARWINEK – GRANICA PAŃSTWA
6	10	GRANICA PAŃSTWA – LUBIESZYN – SZCZECIN – STARGARD SZCZECIŃSKI – WAŁCZ – PIŁA – PAWŁÓWEK – BIAŁE BŁOTA – WYPALENISKA – PRZYŁUBIE – TORUŃ – LIPNO – SIERPC – DROBIN – PŁOŃSK /DROGA 7/
7	11	KOŁOBRZEG – KOSZALIN – BOBOLICE – SZCZECINEK – PODGAJE – PIŁA – UJŚCIE – CHODZIEŻ – OBORNIKI – POZNAŃ – KÓRNIK – JAROCIN – PLESZEW – OSTRÓW WIELKOPOLSKI – OSTRZESZÓW – KĘPNO – KLUCZBORK – LUBLINIEC – TWORÓG – BYTOM /DROGA 94/
8	12	GRANICA PAŃSTWA – ŁĘKNICA – ŻARY – ŻAGAŃ /DROGA 295/, SZPOTAWA /DROGA 297/ – DZIEĆMIAROWICE /DROGA 297/, GŁOGÓW /DROGA 292/ – SZLICHTYNGOWA – WSCHOWA – LESZNO – GOSTYŃ – JAROCIN – PLESZEW – KALISZ – BLASZKI – SIERADZ – ŁASK /DROGA 14/, SULEJÓW /DROGA 74/ – OPOCZNO – PRZYSUCHA – RADOM /DROGA 7/
9	13	SZCZECIN /DROGA 10/ – PRZECLAW – ROSÓWKO – GRANICA PAŃSTWA
10	14	STRYKÓW /DROGA 2/ – ŁÓDŹ – PABIANICE – ZDUŃSKA WOLA – SIERADZ – ZŁOCZEW – WALICHNOWY /DROGA 8/

11	15	TRZEBNICA /DROGA 5/ - MILICZ - KROTOSZYN - JAROCIN - MIĄSKOWO - MIŁOSŁAW - WRZEŚNIA - GNIEZNO - TRZEMESZNO - WYLATOWO - STRZELNO - INOWROCŁAW - TORUŃ - BRODNICA - LUBAWA - OSTRÓDA /DROGA 16/
12	16	DOLNA GRUPA /DROGA 1/ - GRUDZIĄDZ - IŁAWA - OSTRÓDA - OLSZTYN - MRAGOWO /DROGA 59/, ORZYSZ /DROGA 63/ - EŁK - AUGUSTÓW /DROGA 8/
13	17	/WARSZAWA/ ZAKRĘT /DROGA 2/ - GARWOLIN - RYKI - KURÓW /DROGA 12/
14	19	BIAŁYSTOK /DROGA 65/ - SIEMIATYCZE - MIĘDZYRZEC PODLASKI - KOCK - LUBARTÓW - LUBLIN - KRAŚNIK - JANÓW LUBELSKI - NISKO - SOKOŁÓW MAŁOPOLSKI - RZESZÓW /DROGA 9/
15	20	SZCZECINEK /DROGA 11/ - BIAŁY BÓR - MIASTKO /DROGA 21/, BYTÓW /DROGA 212/ - KOŚCIERZYNA - ŻUKOWO - GDYNIA /DROGA 6/
16	21	MIASTKO /DROGA 20/ - SUCHORZE - SŁUPSK - USTKA
17	22	GRANICA PAŃSTWA - KOSTRZYN - WAŁDOWICE - GORZÓW WIELKOPOLSKI - WAŁCZ - CZŁUCHÓW - CHOJNICE - STAROGARD GDAŃSKI - CZARLIN - MALBORK - STARE POLE - ELBLĄG /DROGA 7 WĘZEŁ „RACZKI”/
18	23	MYŚLIBÓRZ /DROGA 26/ - SARBINOWO /DROGA 31/
19	24	PNIEWY /DROGA 92/ - GORZYŃ - SKWIERZYNA - WAŁDOWICE /DROGA 22/
20	25	BOBOLICE /DROGA 11/ - BIAŁY BÓR - CZŁUCHÓW - SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE - KORONOWO - BYDGOSZCZ - INOWROCŁAW - STRZELNO - ŚLESIN - KONIN - RYCHWAŁ /DROGA 443/, OSTRÓW WIELKOPOLSKI /DROGA 11/ - ANTONIN /DROGA 11/
21	26	GRANICA PAŃSTWA - KRAJNIK DOLNY - CHOJNA /DROGA 31/
22	27	GRANICA PAŃSTWA - PRZEWÓZ - ŻARY - ZIELONA GÓRA /DROGA 32/
23	28	ZATOR /DROGA 44/ - WADOWICE - RABKA-ZDRÓJ - LIMANOWA - NOWY SĄCZ - GORLICE - JASŁO - KROSNO - SANOK - KUŹMINA - BIRCZA - PRZEMYŚL - MEDYKA - GRANICA PAŃSTWA
24	29	GRANICA PAŃSTWA - SŁUBICE - KROSNO ODRZAŃSKIE /DROGA 32/
25	30	DROGA 4 /WĘZEŁ "ZGORZELEC"/ - LUBAŃ - GRYFÓW ŚLĄSKI - PASIECZNIK - JELENIA GÓRA /DROGA 3/
26	31	SZCZECIN /DROGA 6/ - GRYFINO - CHOJNA /DROGA 26/
27	32	GRANICA PAŃSTWA - GUBINEK - POŁUPIN - ZIELONA GÓRA - SULECHÓW - WOLSZTYN - STĘSZEW /DROGA 5/
28	33	KŁODZKO /DROGA 46/ - BYSTRZYCA KŁODZKA /DROGA 392/
29	34	ŚWIEBODZICE /DROGA 35/ - DOBROMIERZ /DROGA 5/

30	35	WAŁBRZYCH /DROGA 367/ - ŚWIEBODZICE - ŚWIDNICA - WROCŁAW /DROGA 8/
31	36	PROCHOWICE /DROGA 94/ - LUBIN - ŚCINAWA /DROGA 111/, RAWICZ /DROGA 5/ - KROTOSZYN - OSTRÓW WIELKOPOLSKI /DROGA 11/
32	38	GRANICA PAŃSTWA - PIETROWICE - GŁUBCZYCE - KĘDZIERZYN-KOŹLE /DROGA 45/
33	40	GRANICA PAŃSTWA - GŁUCHOŁAZY - PRUDNIK - KĘDZIERZYN-KOŹLE - UJAZD - ŁANY /DROGA 4/
34	41	NYSA /DROGA 46/ - PRUDNIK - TRZEBINA - GRANICA PAŃSTWA
35	42	NAMYSŁÓW /DROGA 39/ - KLUCZBORK - PRASZKA /DROGA 45/, DZIAŁOSZYN /DROGA 486/ - PAJĘCZNO - NOWA BRZEŹNICA - RADOMSKO - PRZEDBÓRZ - RUDA MALENIECKA - KOŃSKIE - SKARŻYSKO - KAMIENNA - RUDNIK /DROGA 9/
36	43	WIELUŃ /DROGA 45/ - RUDNIKI - KŁOBUCK - CZĘSTOCHOWA /DROGA 1/
37	44	GLIWICE /DROGA 4/ - MIKOŁÓW - TYCHY - OŚWIĘCIM /DROGA 933/
38	45	ZABELKÓW /DROGA 78/ - KRZYŻANOWICE - RACIBÓRZ - KRAPKOWICE - OPOLE - BIERDZANY - KLUCZBORK - PRASZKA - WIELUŃ - ZŁOCZEW /DROGA 14/
39	46	KŁODZKO /DROGA 33/ - NYSA - PAKOSŁAWICE - JACZOWICE - NIEMODLIN - KARCZÓW - OPOLE - OZIMEK - LUBLINIEC - BLACHOWNIA - CZĘSTOCHOWA - JANÓW - SZCZEKOCINY /DROGA 78/
40	47	RABKA-ZDRÓJ /DROGA 7/ - NOWY TARG - ZAKOPANE /DROGA 958/
41	48	GŁOWACZÓW /DROGA 730/ - KOZIENICE - NOWE SŁOWIKI - SIECIECHÓW - OPACTWO - DĘBLIN - MOSZCZANKA /DROGA 17/
42	50	PŁOŃSK /DROGA 10/ - WYSZOGRÓD - RUSZKI - SOCHACZEW /DROGA 2/, MIŃSK MAZOWIECKI /DROGA 2/ - ŁOCHÓW - OSTRÓW MAZOWIECKA /DROGA 8/
43	51	GRANICA PAŃSTWA - BEZLEDY - BARTOSZYCE - LIDZBARK WARMIŃSKI - DOBRE MIASTO - OLSZTYN - OLSZTYNEK /DROGA 7/
44	52	KĘTY /DROGA 948/ - WADOWICE - GŁOGOCZÓW /DROGA 7/
45	55	NOWY DWÓR GDAŃSKI /DROGA 7/ - MALBORK - KWIDZYN - GRUDZIĄDZ - STOLNO /DROGA 1/
46	57	BISKUPIEC /DROGA 16/ - SZCZYTNO - CHORZELE /DROGA 614/, MAKÓW MAZOWIECKI /DROGA 60/ - PUŁTUSK /DROGA 618/
47	60	KUTNO /DROGA 92/ - GOSTYNIN - ŁĄCK - PŁOCK - BIELSK - DROBIN - CIECHANÓW - RÓŻAN - OSTRÓW MAZOWIECKA /DROGA 8/



48	61	WARSZAWA /DROGA 2/ – JABŁONNA – LEGIONOWO – SEROCK – RÓŻAN – OSTROŁĘKA – ŁOMŻA – GRAJEWO – AUGUSTÓW /DROGA 8/
49	62	STRZELNO /DROGA 15/ – KOBYLNIKI – RADZIEJÓW – BRZEŚĆ KUJAWSKI – WŁOCŁAWEK – NOWY DUNINÓW – PŁOCK – WYSZOGRÓD – NOWY DWÓR MAZOWIECKI – POMIECHÓWEK – SEROCK – WIERZBICA – WYSZKÓW – ŁOCHÓW – WĘGRÓW – SOKOŁÓW PODLASKI /DROGA 63/
50	63	GRANICA PAŃSTWA – WĘGORZEWO – GIŻYCKO – PISZ – KISIELNICA – ŁOMŻA – ZAMBRÓW – CERANÓW – SOKOŁÓW PODLASKI – SIEDLCE /DROGA 2/, RADZYŃ PODLASKI /DROGA 19/ – WISZNICE – SŁAWATYCZE – GRANICA PAŃSTWA
51	64	PIĄTNICA PODUCHOWNA /DROGA 61/ – WIZNA – STARE JEŻEWO /DROGA 8/
52	65	EŁK /DROGA 16/ – GRAJEWO – MOŃKI – BIAŁYSTOK /DROGA 8/
53	66	ZAMBRÓW /DROGA 63/ – WYSOKIE MAZOWIECKIE – BRAŃSK – BIELSK PODLASKI /DROGA 19/
54	67	LIPNO /DROGA 10/ – WŁOCŁAWEK /DROGA 62/
55	69	BIELSKO-BIAŁA /DROGA 52/ – ŻYWIEC – LALIKI – ZWARDOŃ – GRANICA PAŃSTWA
56	70	ŁOWICZ /DROGA 2/ – SKIERNIEWICE – HUTA ZAWADZKA /DROGA 8/
57	72	KONIN /DROGA 92/ – TUREK – UNIEJÓW – BALIN – ŁÓDŹ – BRZESZYN – RAWA MAZOWIECKA /DROGA 8/
58	73	WIŚNIOŹKA /DROGA 7/ – KIELCE – MORAWICA – BUSKO – ZDRÓJ – SZCZUCIN – DĄBROWA TARNOWSKA – TARNÓW – PILZNO – JASŁO /DROGA 28/
59	74	SULEJÓW /DROGA 12/ – ŻARNÓW – RUDA MALENIECKA – KIELCE – ŁĄGÓW – OPATÓW – OŻARÓW – ANNOPOL – KRAŚNIK – JANÓW LUBELSKI /DROGA 19/, SZCZEBRZESZYN /DROGA 858/ – ZAMOŚĆ – HRUBIESZÓW – ZOSIN – GRANICA PAŃSTWA
60	75	KRAKÓW (BRANICE) /DROGA 79/ – NIEPOŁOMICE – DROGA 4 – BRZESKO – NOWY SĄCZ – KRZYŻÓWKA /DROGA 981/
61	77	LIPNIK /DROGA 9/ – SANDOMIERZ – STAŁOWA WOLA – NISKO /DROGA 19/, RADYMNO /DROGA 4/ – PRZEMYŚL /DROGA 28/
62	78	GRANICA PAŃSTWA – CHAŁUPKI – WODZISŁAW ŚLĄSKI – RYBNIK – GLIWICE – TARNOWSKIE GÓRY – ŚWIERKLANIEC – SIEWIERZ – ZAWIERCIE – SZCZOKOCINY – NAGŁOWICE – JĘDRZEJÓW – CHMIELNIK /DROGA 73/
63	79	WARSZAWA /DROGA 7/ – GÓRA KALWARIA – POTYCZ /DROGA 731/, MAGNUSZEW /DROGA 736/ – KOZIENICE – ZWOLEŃ – SANDOMIERZ – POŁANIEC – NOWE BRZESKO – KRAKÓW – TRZEBINIA – CHRZANÓW – JAWORZNO /DROGA 4/, KATOWICE /DROGA 86/ – CHORZÓW – BYTOM /DROGA 94/

64	80	PAWŁÓWEK /DROGA 10/ - BYDGOSZCZ - FORDON - TORUŃ - LUBICZ /DROGA 10/
65	81	KATOWICE /DROGA 86/ - MIKOŁÓW - ŻORY - SKOCZÓW /DROGA 1/
66	82	LUBLIN /DROGA 12/ - CYCÓW - WŁODAWA - GRANICA PAŃSTWA
67	84	SANOK /DROGA 28/ - LESKO - USTRZYKI DOLNE - KROŚCIENKO - GRANICA PAŃSTWA
68	86	WOJKOWICE KOŚCIELNE /DROGA 1/ - BĘDZIN - SOSNOWIEC - KATOWICE - TYCHY /DROGA 1/
69	88	STRZELCĘ OPOLSKIE /DROGA 94/ - NOGOWCZYCE /DROGA 4/, KLESZCZÓW /DROGA 4/ - GLIWICE - BYTOM /DROGA 94/
70	91	GŁUCHÓW /DROGA 1/ - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - KAMIENSK - RADOMSKO - KŁOMNICE - CZĘSTOCHOWA /DROGA 1/
71	92	/DROGA 2/ NOWY TOMYŚL - PNIEWY - POZNAŃ - WRZEŚNIA - SŁUPCA - GOLINA - KONIN - KROŚNIEWICE /DROGA 1/
72	93	GRANICA MIASTA - /DROGA 3/ W ŚWINOUJŚCIU
73	94	DROGA 4 /WĘZEL „ZGORZELEC”/ - BOLESŁAWIEC - KRZYWA /DROGA 4/, PROCHOWICE /DROGA 36/ - WROCŁAW - BRZEG - OPOLE - STRZELCE OPOLSKIE - TOSZEK - PYSKOWICE - BYTOM - BĘDZIN - SOSNOWIEC - DĄBROWA GÓRNICZA - OLKUSZ - KRAKÓW /DROGA 7 WĘZEL „RADZIKOWSKIEGO”/, KRAKÓW /DROGA 4 WĘZEL „WIELICKA”/ - TARGOWISKO /DROGA 4/

## Załącznik nr 2

### WYKAZ DRÓG WOJEWÓDZKICH OBEJMUJĄCY ODCINKI DRÓG WOJEWÓDZKICH, PO KTÓRYCH MOGĄ PORUSZAĆ SIĘ POJAZDY O DOPUSZCZALNYM NACISKU POJEDYNCZEJ OSI DO 10 T

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t
1	2	3	4
1	107	DZIWNÓWEK – KAMIEŃ POMORSKI – PARŁÓWKO	KAMIEŃ POMORSKI /DROGA 103/ – PARŁÓWKO /DROGA 3/
2	142	SZCZECIN – ŁĘCZYCA – LISOWO	CAŁA DROGA
3	163	KOŁOBRZEG – BIAŁOGARD – POŁCZYN – ZDRÓJ – CZAPLINEK – WAŁCZ	CAŁA DROGA
4	175	DRAWSKO POMORSKIE – KALISZ POMORSKI – CHOSZCZNO	DRAWSKO POMORSKIE /DROGA 20/ – KALISZ POMORSKI /DROGA 10/
5	178	WAŁCZ – TRZCIANKA – CZARNKÓW – OBORNIKI	CAŁA DROGA
6	184	WRONKI – OSTORÓG – SZAMOTUŁY – PRZEŻMIEROWO	SZAMOTUŁY /DROGA 187/ – PRZEŻMIEROWO /DROGA 92/
7	187	PNIEWY – SZAMOTUŁY – OBORNIKI – MUROWANA GOŚLINA	SZAMOTUŁY /DROGA 184/ – MUROWANA GOŚLINA /DROGA 196/
8	196	POZNAŃ – MUROWANA GOŚLINA – WĄGROWIEC	CAŁA DROGA
9	211	NOWA DĄBROWA – CZARNA DĄBRÓWKA – PUZDROWO – .....*) – SIERAKOWICE – KARTUZY – ŻUKOWO	SIERAKOWICE /DROGA 214/ – ŻUKOWO /DROGA 20/
10	214	ŁEBA – LĘBORK – SIERAKOWICE – PUZDROWO – KOŚCIERZYNA – WARLUBIE	ŁEBA – SIERAKOWICE /DROGA 211/, KOŚCIERZYNA /DROGA 20/ – ZBLEWO /DROGA 22/, SKÓRCZ /DROGA 222/ – WARLUBIE /DROGA 1/
11	216	REDA – WŁADYSŁAWOWO – HEL	REDA /DROGA 6/ – WŁADYSŁAWOWO /DROGA 215/
12	222	GDAŃSK – GODZISZEWO – STAROGARD GDAŃSKI – SKÓRCZ	GDAŃSK /DROGA 6/ – SKÓRCZ /DROGA 214/
13	235	KORNE – CHOJNICE	CAŁA DROGA
14	240	CHOJNICE – TUCHOLA – ŚWIECIE	CAŁA DROGA
15	241	TUCHOLA – SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE – WIĘCIBORK – NAKŁO NAD NOTECIĄ – WĄGROWIEC – ROGOŻNO	SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE /DROGA 25/ – ROGOŻNO /DROGA 11/
16	247	KCYNIA – SZUBIN	CAŁA DROGA

17	251	KALISKA – DAMASŁAWEK – ŻNIN – BARCIN – PAKOŚĆ – INOWROCŁAW	BARCIN /DROGA 254/ – INOWROCŁAW /DROGA 25/
18	254	BRZOZA – ŁABISZYN – BARCIN – MOGILNO – WYLATOWO	CAŁA DROGA
19	260	GNIEZNO – WITKOWO – WÓLKA	CAŁA DROGA
20	264	KLECZEW – KONIN	CAŁA DROGA
21	305	BOLEWICE – NOWY TOMYŚL – WOLSZTYN – WSCHOWA – WRONINIEC	BOLEWICE /DROGA 92/ – NOWY TOMYŚL /DROGA 308/
22	306	LIPNICA – WILCZYNA – BUK – STĘSZEW – NOWE DYMACZEWO	STĘSZEW /DROGA 5/ – NOWE DYMACZEWO /DROGA 431/
23	307	POZNAŃ – BUK – OPALENICA – BUKOWIEC	CAŁA DROGA
24	308	NOWY TOMYŚL – GRODZISK WIELKOPOLSKI – KOŚCIAN – KUNOWO	NOWY TOMYŚL /DROGA 305/ – BUKOWIEC /DROGA 307/, GRODZISK WIELKOPOLSKI /DROGA 32/ – KUNOWO /DROGA 434/
25	352	ZGORZELEC – BOGATYNIA – GRANICA PAŃSTWA	ZGORZELEC /DROGA 30/ – OBWODNICA ZGORZELCA – RADOMIERZYCE
26	381	WAŁBRZYCH – NOWA RUDA – KŁODZKO	OBWODNICA NOWEJ RUDY (ETAP I, ETAP II)
27	401	BRZEG – GRODKÓW – PAKOSŁAWICE	DROGA 4 – PAKOSŁAWICE /DROGA 46/
28	403	ŁUKOWICE BRZESKIE – MŁODOSZOWICE	W GRANICACH WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO
29	411	NYSA – GŁUCHOŁAZY – GRANICA PAŃSTWA	CAŁA DROGA
30	412	TUPADŁY – KOBYLNIKI	CAŁA DROGA
31	414	DROGA 94 – WRZOSKI – OPOLE – ŁĄCZNIK – BIAŁA – LUBRZA	CAŁA DROGA
32	416	KRAPKOWICE – GŁOGÓWEK – GŁUBCZYCE – KIETRZ – RACIBÓRZ	KRAPKOWICE /DROGA 45/ – GŁUBCZYCE /DROGA 38/
33	418	DROGA 45 – KĘDZIERZYN - KOŹLE – DROGA 40	CAŁA DROGA
34	426	ZAWADZKIE – STRZELCE OPOLSKIE – OLSZOWA – ZALESIE ŚLĄSKIE – KĘDZIERZYN-KOŹLE	CAŁA DROGA
35	430	POZNAŃ – MOSINA	CAŁA DROGA
36	431	GRANOWO – NOWE DYMACZEWO – MOSINA – KÓRNIK	CAŁA DROGA

37	432	LESZNO – KRZYWIŃ – ŚREM – ŚRODA WIELKOPOLSKA – WRZEŚNIA	ŚRODA WIELKOPOLSKA /DROGA 11/ – WRZEŚNIA /DROGA 15/
38	434	ŁUBOWO – IWNO – .....*) – KOSTRZYN – KÓRNIK – ŚREM – KUNOWO – GOSTYŃ – RAWICZ	ŁUBOWO /DROGA 5/ – KOSTRZYN /DROGA 92/, KÓRNIK /DROGA 11/ – RAWICZ /DROGA 5/
39	466	SŁUPCA – CIAŻEŃ – PYZDRY	SŁUPCA /DROGA 92/ – DROGA 2
40	470	KOŚCIELEC – MARULEW – TUREK – KALISZ	TUREK /DROGA 72/ – KALISZ /DROGA 12/
41	485	PABIANICE – WADLEW – BEŁCHATÓW	CAŁA DROGA
42	502	STEGNA – NOWY DWÓR GDAŃSKI	CAŁA DROGA
43	507	BRANIEWO – PIENIĘŻNO – ORNETA – DOBRE MIASTO	BRANIEWO /DROGA 54/ – MACIEJEWO /DROGA 22/
44	536	IŁAWA – SAMPLAWA	CAŁA DROGA
45	552	RÓŻANKOWO – ŁYSOMICE – GRĘBOCIN – LUBICZ	ŁYSOMICE /DROGA 1/ – LUBICZ /DROGA 10/
46	557	RYPIN – LIPNO	CAŁA DROGA
47	560	BRODNICA – RYPIN – SIERPC – BIELSK	BRODNICA /DROGA 15/ – RYPIN /DROGA 534/
48	591	GRANICA PAŃSTWA – BARCIANY – KĘTRZYN – MRAĞOWO /DROGA 59/	KĘTRZYN /DROGA 592/ – MRAĞOWO /DROGA 59/
49	592	BARTOSZYCE – KRASKOWO – KĘTRZYN – GIŻYCKO /DROGA 59/	BARTOSZYCE /DROGA 51/ – KĘTRZYN /DROGA 591/
50	702	KUTNO – PIĄTEK – ZGIERZ	KUTNO /DROGA 92/ – PIĄTEK /DROGA 703/
51	728	GRÓJEC – NOWE MIASTO NAD PILICĄ – KOŃSKIE – ŁOPUSZNO – JĘDRZEJÓW	DROGA 74 – JĘDRZEJÓW /DROGA 78/
52	731	POTYCZ – WARKA – BIAŁOBRZEGI	POTYCZ /DROGA 79/ – WARKA /DROGA 730/
53	762	KIELCE – CHĘCINY – MAŁOGOSZCZ	GRANICA MIASTA KIELCE – WĘZEŁ „CHĘCINY” /DROGA 7/
54	869	DROGA 19 – DROGA 9	CAŁA DROGA
55	872	/DROGA 9/ ŁONIÓW – ŚWINIARY – RZEKA WISŁA – BARANÓW SANDOMIERSKI – WOLA BARANOWSKA – MAJDAN KRÓLEWSKI – BOJANÓW – NISKO	BARANÓW SANDOMIERSKI /DROGA 985/ – MAJDAN KRÓLEWSKI /DROGA 9/
56	875	MIELEC – KOLBUSZOWA – SOKOŁÓW MAŁOPOLSKI – LEŻAJSK	MIELEC /DROGA 985/ – KOLBUSZOWA /DROGA 9/

57	877	NAKLIK – LEŻAJSK – ŁAŃCUT – DYŁĄGÓWKA – SZKLARY	LEŻAJSK /DROGA 77/ – ŁAŃCUT /DROGA POWIATOWA NR 1552 R/
58	878	RZESZÓW – DYŁĄGÓWKA	CAŁA DROGA
59	886	DOMARADZ – BRZOZÓW – SANOK	CAŁA DROGA
60	902	KATOWICE /DROGA 79/ – CHORZÓW – ŚWIĘTOCHŁOWICE – RUDA ŚLĄSKA /GRANICA Z MIASTEM ZABRZE/	CAŁA DROGA
61	933	RZUCHÓW – WODZISŁAW ŚLĄSKI – JASTRZĘBIE – ZDRÓJ – PSZCZYNA – OŚWIĘCIM – CHRZANÓW	OŚWIĘCIM /DROGA 44/ – CHRZANÓW /DROGA 4/
62	935	RACIBÓRZ – RYBNIK – ŻORY – PSZCZYNA	RACIBÓRZ /DROGA 45/ – ŻORY /DROGA 81/
63	941	SKOCZÓW – WISŁA – ISTEbNA	SKOCZÓW /DROGA 1/ – USTRÓŃ
64	948	OŚWIĘCIM – KĘTY – .....*) – KOBIERNICE – TRESNA – ŻYWIEC /OCZKÓW/	OŚWIĘCIM /DROGA 44/ – KĘTY /DROGA 52/
65	969	NOWY TARG – CZORSZTYN – KROŚCIENKO – ZABRZEŻ – STARY SĄCZ – BRZEZNA /DROGA POWIATOWA NR 1544 K/	CAŁA DROGA
66	988	BABICA – STRZYŻÓW – WIŚNIOWA – FRYSZTAK – WARZYCE	TWIERDZA /DROGA 990/ – WARZYCE /DROGA 28/

\*) Przerwa w ciągłości drogi.

### Załącznik nr 3

WYKAZ DRÓG KRAJOWYCH OBEJMUJĄCY ODCINKI DRÓG KRAJOWYCH, PO KTÓRYCH MOGĄ PORUSZAĆ SIĘ POJAZDY O DOPUSZCZALNYM NACISKU POJEDYNCZEJ OSI DO 8 T

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t
1	2	3
1	5	WROCŁAW – KOSTOMŁOTY, BOLKÓW – KAMIENNA GÓRA – LUBAWKA – GRANICA PAŃSTWA
2	12	ŻAGAN – SZPROTAWA, DZIEĆMIAROWICE – GŁOGÓW, ŁASK – PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – SULEJÓW
3	16	MRAĞOWO – ORZYSZ, AUGUSTÓW – POMORZE – POĆKUNY – OGRODNIKI – GRANICA PAŃSTWA
4	20	DROGA 10 /WĘZEŁ "STARGARD SZCZECIŃSKI-WSCHÓD"/ – STARGARD SZCZECIŃSKI – CHOCIWEL – WĘGORZYNO – DRAWSKO POMORSKIE – CZAPLINEK – SZCZECINEK, MIASTKO – BYTÓW
5	25	RYCHWAŁ – KALISZ – OSTRÓW WIELKOPOLSKI, ANTONIN – OLEŚNICA
6	26	CHOJNA – RÓW – MYŚLIBÓRZ – DROGA 3 /WĘZEŁ "MYŚLIBÓRZ"/
7	31	CHOJNA – SARBINOWO – KOSTRZYN – SŁUBICE
8	33	BYSTRZYCA KŁODZKA – GRANICA PAŃSTWA
9	35	GRANICA PAŃSTWA – GOLIŃSK – MIEROSZÓW – WAŁBRZYCH
10	36	ŚCINAWA – WIŃSKO – ZAŁĘCZE – RAWICZ
11	37	DARŁOWO – KARWICE /DROGA 6/
12	39	ŁAGIEWNIKI – STRZELIN – BIEDRZYCHOW – OWCZARY – BRZEG – NAMYSŁÓW – KĘPNO
13	40	ŁANY – PYSKOWICE
14	42	PRASZKA – RUDNIKI – DZIAŁOSZYN
15	44	OŚWIĘCIM – ZATOR – SKAWINA – KRAKÓW
16	48	TOMASZÓW MAZOWIECKI – INOWŁÓDŹ – KLWÓW – POTWORÓW – BIAŁOBRZEGI – GŁOWACZÓW, MOSZCZANKA – KOCK
17	49	NOWY TARG – CZARNA GÓRA – JURGÓW – GRANICA PAŃSTWA
18	50	CIECHANÓW – PŁOŃSK
19	52	BIELSKO-BIAŁA – KĘTY
20	53	OLSZTYN – SZCZYTNO – ROZOGI – MYSZYNIC – OSTROŁĘKA
21	54	CHRUŚCIEL – BRANIEWO – GRONOWO – GRANICA PAŃSTWA

22	56	KORONOWO /DROGA 25/ - TRZECIEWIEC /DROGA 5/
23	57	BARTOSZYCE - BISKUPIEC , CHORZELE - MAKÓW MAZOWIECKI
24	58	OLSZTYNEK - ZGNIŁOCHA - JEDWABNO - SZCZYTNO - BABIĘTA - RUCIANE-NIDA - PISZ - BIAŁA PISKA - SZCZUCZYN
25	59	GIŻYCKO - RYN - MRAĞOWO - NAWIADY - ROZOZI
26	60	ŁĘCZYCA - KUTNO
27	62	SOKOŁÓW PODLASKI - DROHICZYN - ANUSIN /DROGA 19/
28	63	SIEDLCE - ŁUKÓW - RADZYŃ PODLASKI
29	65	GRANICA PAŃSTWA - GOŁDAP - OLECKO - EŁK
30	66	BIELSK PODLASKI - KLESZCZELE - CZEREMCHA - POŁÓWCE - GRANICA PAŃSTWA
31	71	STRYKÓW - ZGIERZ - KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI - PABIANICE - RZGÓW
32	74	JANÓW LUBELSKI - FRAMPOL - GORAJEC - SZCZEBRZESZYN
33	75	KRZYŻÓWKA - TYLICZ - MUSZYŃKA - GRANICA PAŃSTWA
34	76	WILGA - GARWOLIN - STOCZEK ŁUKOWSKI - ŁUKÓW
35	77	NISKO - LEŻAJSK - TRYŃCZA - JAROSŁAW - RADYMNO
36	79	POTYCZ - MAGNUSZEW, JAWORZNO - KATOWICE
37	83	TUREK - DOBRA - SIERADZ
38	85	NOWY DWÓR MAZOWIECKI - KAZUŃ /DROGA 7/
39	87	NOWY SĄCZ - STARY SĄCZ - PIWNICZNA-ZDRÓJ - GRANICA PAŃSTWA
40	88	NOGOWCZYCE - KLESZCZÓW
41	90	MAŁA KARCZMA/DROGA 91/ - OPALENIE - KWIDZYN
42	94	KRZYWA - CHOJNÓW - LEGNICA - PROCHOWICE



## UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia związane jest ze zmianą zapisu art. 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.<sup>3)</sup>), w związku z planowanym wejściem w życie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Art. 41 ustawy o drogach publicznych otrzymuje brzmienie:

„Art. 41. 1. Po drogach publicznych, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

2. Minister właściwy do spraw transportu ustala, w drodze rozporządzenia, wykaz:

1) dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t,

2) dróg krajowych po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

– mając na uwadze potrzebę ochrony dróg oraz zapewnienia ruchu tranzytowego.

3. Drogi gminne, powiatowe oraz drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2, stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.”.

Projekt rozporządzenia zawiera numerację dróg i nazwy odcinków dróg zgodnie z zarządzeniem: nr 73 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI Nr 15, poz. 78), nr 77 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 grudnia 2009 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI Nr 13, poz. 48), nr 6 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 3 lutego 2010 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 3, poz. 7) oraz nr 111 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 grudnia 2010 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 16, poz. 56).

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 106, poz. 675.

Projekt rozporządzenia w zakresie dróg wojewódzkich zawiera numerację dróg i nazwy odcinków dróg zgodną z zarządzeniem: nr 74 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim (Dz. Urz. MI Nr 15, poz. 79) oraz nr 78 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11 grudnia 2009 r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim (Dz. Urz. MI Nr 13, poz. 49).

Wprowadzenie w wykazach nazw miejscowości, które nie są ujęte w obowiązujących zarządzeniach w sprawie nadania numerów drogom krajowym i drogom wojewódzkim związane jest z faktem, iż nośność dróg zmienia się w miejscowościach nie wymienionych w wyżej powołanych zarządzeniach.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny**

Projekt dotyczy zarządców dróg krajowych, dróg wojewódzkich oraz podmiotów korzystających z dróg krajowych oraz wojewódzkich.

### **2. Konsultacje społeczne**

W ramach konsultacji społecznych projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- prezydenci miast na prawach powiatu,
- zarządy województw,
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Polski Kongres Drogowy,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa,
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRÓW ŚRODOWISKA<sup>1)</sup> I GOSPODARKI<sup>2)</sup>**

**z dnia**

**w sprawie gęstości drewna przewożonego transportem drogowym**

Na podstawie art. 61 ust. 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Do obliczania masy drewna świeżo ściętego ustala się gęstość, zależną od gatunku drewna, określoną w tabeli, stanowiącej załącznik do rozporządzenia.

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

**MINISTER ŚRODOWISKA**

**MINISTER GOSPODARKI**

w porozumieniu:

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz. U. Nr 216, poz. 1606).

<sup>2)</sup> Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej – gospodarka na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 216, poz. 1593).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753 i Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

**Załącznik do rozporządzenia  
Ministrów Gospodarki i Środowiska  
z dnia ... (poz. ....)**

**Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego**

Lp.	Gatunek drewna	Jednostka miary	Gęstość drewna świeżo ściętego (średnia masa 1 m <sup>3</sup> )
1.	Brzoza	kg/m <sup>3</sup>	850
2.	Buk		1070
3.	Dąb		1000
4.	Grab		970
5.	Jodła		900
6.	Modrzew		900
7.	Olcha		850
8.	Osika		810
9.	Sosna		800
10.	Świerk		800
11.	Topola		730

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie gęstości drewna przewożonego transportem drogowym stanowi realizację delegacji art. 61 ust. 16 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określi gęstość drewna przewożonego transportem drogowym, która pozwoli na obliczenie rzeczywistej masy drewna danego rodzaju na podstawie iloczynu objętości drewna i właściwej dla tego rodzaju drewna gęstości zgodnie z normą określoną w art. 61 ust. 16 *ustawy*. Taki sposób ustalania rzeczywistej masy ładunku ma istotne znaczenie przy jego załadunku w miejscu, gdzie nie ma możliwości ważenia pojazdu wraz z ładunkiem dla ustalenia nie przekroczenia dopuszczalnej parametrów pojazdu, zarówno w zakresie masy, albo nacisków osi. Zastosowane rozwiązanie ma na celu ochronę dróg przed zniszczeniem poprzez zachowanie właściwych parametrów pojazdu w zakresie masy, a w szczególności nacisków osi, które nie pozostają bez wpływu na stan techniczny dróg.

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia będzie udostępniony na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury – Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

# OCENA SKUTKÓW REGULACJI

## 1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

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

## 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z następującymi podmiotami:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
- 6) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
- 7) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- 8) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 9) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
- 10) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”,
- 11) Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP,
- 12) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
- 13) Związek Powiatów Polskich,
- 14) Związek Miast Polskich,
- 15) Unia Metropolii Polskich,
- 16) Polski Kongres Drogowy,
- 17) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
- 18) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 19) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 20) Związek Gmin Wiejskich,
- 21) Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- 22) Instytut Transportu Samochodowego.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego po przeprowadzeniu uzgodnień międzyresortowych.

## 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie projektowanych przepisów nie spowoduje wydatków z budżetu państwa.

## 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

## 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia ułatwi funkcjonowanie przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową, w szczególności wykonujących przejazdy pojazdami nienormatywnymi, przewożące drewno.

## 6. Wpływ regulacji na rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.

## ROZPORZĄDZENIE

### MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia

#### **w sprawie sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art. 63 ust. 6 i art. 64i ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

#### Rozdział 1

#### **Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) organy wojskowe właściwe do wydawania zezwolenia;
- 2) sposób i tryb wydawania zezwoleń;
- 3) wzór zezwolenia oraz wzory dokumentów związanych z jego wydaniem;
- 4) sposób organizacji i oznakowania kolumn pojazdów;
- 5) warunki i sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz oznakowanie i wyposażenie pojazdu pilotującego;
- 6) warunki przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803 oraz Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.



- 2) Siły Zbrojne – Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej oraz sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną tak stanowi;
- 3) organizator transportu – komórkę lub jednostkę organizacyjną Sił Zbrojnych przygotowującą i realizującą przejazd pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów;
- 4) zezwolenie – zezwolenie na przejazd drogowy wydane przez właściwy organ wojskowy;
- 5) zapotrzebowanie – zapotrzebowanie na przejazd drogowy składane przez organizatora transportu.

## Rozdział 2

### Sposób i tryb wydawania zezwoleń

**§ 3.1.** Zezwolenie wydawane jest na podstawie zapotrzebowania.

2. Do zapotrzebowania na przejazd pojazdu nienormatywnego dołącza się „Wniosek o wyrażenie zgody/uzgodnienie trasy na przejazd pojazdu nienormatywnego”.
3. Wzór zezwolenia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.
4. Wzór zapotrzebowania określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.
5. Sposób wypełniania zezwolenia, którym mowa w ust. 3, i zapotrzebowania o którym mowa w ust. 4, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.
6. Wzór wniosku o wyrażenie zgody/uzgodnienie trasy na przejazd pojazdu nienormatywnego określa załącznik nr 4 i 4a do rozporządzenia.

**§ 4.** Ewidencję wydanych zezwoleń prowadzi wydający zezwolenie w „Książce ewidencji przejazdów drogowych” lub z wykorzystaniem informatycznych systemów komputerowych, według wzoru określonego w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

**§ 5.** Organizator transportu składa zapotrzebowanie do Komendanta Wojskowej Komendy Transportu (WKTr), z której rejonu odpowiedzialności rozpoczyna się przejazd:

- 1) pojazdów nienormatywnych w terminach:
  - a) nie później niż trzydzieści dni przed planowanym przejazdem – w przypadku planowania międzynarodowego przejazdu drogowego,

- b) nie później niż dwadzieścia dni przed planowanym przejazdem – w przypadku planowania przejazdu drogowego wykraczającego poza obszar odpowiedzialności Watr,
  - c) nie później niż piętnaście dni przed planowanym przejazdem – w przypadku planowania przejazdu drogowego na obszarze odpowiedzialności WKTr;
- 2) kolumn pojazdów w terminach:
- a) nie później niż trzydzieści dni przed planowanym przejazdem – w przypadku planowania międzynarodowego przejazdu drogowego,
  - b) nie później niż piętnaście dni przed planowanym przejazdem – w przypadku planowania przejazdu drogowego między obszarami odpowiedzialności RBLog,
  - c) nie później niż dziesięć dni przed planowanym przejazdem w przypadku planowania przejazdu drogowego na obszarze odpowiedzialności RBLog i na obszarze odpowiedzialności WKTr.

**§ 6.** Komendant Wojskowej Komendy Transportu, z której obszaru odpowiedzialności rozpoczyna się przejazd:

- 1) opracowuje projekty „Zezwolenia na przejazd drogowy” pojazdów i kolumn pojazdów wymienionych w § 5 wymagających pilotowania lub których przejazd rozpoczyna się, a nie kończy na obszarze odpowiedzialności komendy oraz przesyła je w formie elektronicznej, w terminie do ośmiu dni przed planowanym przejazdem, do Wydziału Transportu i HNS RBLog lub STiRW- CKRW;
- 2) uzgadnia trasę i warunki przejazdu z komendantami WKTr, po których rejonie odpowiedzialności planowany jest przejazd;
- 3) uzgadnia trasę oraz warunki przejazdu z właściwymi zarządcami dróg, w przypadku powstania wątpliwości co do parametrów techniczno eksploatacyjnych dróg, po których planuje się przejazd;
- 4) powiadamia każdorazowo o planowanym przejeździe w terminie nie krótszym niż pięć dni przed jego rozpoczęciem:
  - a) komendanta oddziału Żandarmerii Wojskowej, właściwego ze względu na miejsce rozpoczęcia przejazdu, gdy trasa przejazdu przebiega tylko przez obszar jego właściwości lub Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, gdy trasa przejazdu przebiega przez obszary właściwości,

co najmniej dwóch oddziałów Żandarmerii Wojskowej przesyłając kopię „Zezwolenia na przejazd drogowy”,

b) właściwego szefa komórki transportu i ruchu wojsk rodzaju sił zbrojnych lub Dowództwa Garnizonu Warszawa.

**§ 7.** Wydający zezwolenie przesyła je co najmniej na jeden dzień przed terminem realizacji przejazdu:

- 1) organizatorowi transportu;
- 2) Komendantowi Głównemu Żandarmerii Wojskowej;
- 3) innym instytucjom – realizującym zabezpieczenie przejazdu bądź zainteresowanych przejazdem.

### Rozdział 3

#### **Organy właściwe do wydawania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy**

**§ 8.** Zezwolenia wydają:

- 1) Szef Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk w przypadku przejazdów między okręgami wojskowymi i przejazdów międzynarodowych;
- 2) Szef Wydziału Transportu i HNS RBLog w przypadku przejazdów na obszarze odpowiedzialności;
- 3) Komendant Wojskowej Komendy Transportu, w przypadku przejazdów na obszarze odpowiedzialności, dla pojazdów niewymagających pilotowania.

### Rozdział 4

#### **Sposób organizacji i oznakowania kolumn pojazdów**

**§ 9.** Kolumna pojazdów to grupa powyżej 5 pojazdów przemieszczających się po tej samej trasie, w tym samym czasie i w tym samym kierunku, pod jednym dowództwem. Kolumna może składać się z jednego lub większej liczby zorganizowanych elementów, nazywanych grupami pojazdów kolumny.

**§ 10.** Odległość między przemieszczającymi się grupami pojazdów kolumny nie może być mniejsza niż 500 m, a między grupami pojazdów kolumny w czasie postoju – 200 m.

**§ 11.** 1. Przejazd kolumny pojazdów może być realizowany po uzyskaniu zezwolenia.  
2. Zezwolenie wydawane jest przez organy wymienione w § 8.

3. Numer zezwolenia jest jednocześnie numerem kolumny pojazdów.

**§ 12.1.** Organizator transportu lub upoważniona przez niego osoba:

- 1) określa, zgodnie z ustaleniami zawartymi w zezwoleniu:
  - a) trasę przejazdu oraz planowany czas jego rozpoczęcia i zakończenia,
  - b) liczbę pojazdów w kolumnie,
  - c) liczbę grup pojazdów w kolumnie,
  - d) prędkość przejazdu kolumny,
  - e) odległości pomiędzy jadącymi pojazdami,
  - f) odległości pomiędzy jadącymi grupami pojazdów kolumny,
  - g) miejsce i czas planowanego postoju,
  - h) sposób porozumiewania się między osobami znajdującymi się w poszczególnych pojazdach;
- 2) wyznacza dowódcę kolumny oraz, w zależności od potrzeb, dowódcę każdej grupy pojazdów kolumny;
- 3) ponadto, jeżeli kolumna składa się z co najmniej z 10 pojazdów, wyznacza:
  - a) „kierunkowego” – poruszającego się w pierwszym pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymywanie wyznaczonej trasy oraz prędkości przejazdu,
  - b) „zamykającego” – poruszającego się w ostatnim pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymywanie dyscypliny w kolumnie, organizację środków bezpieczeństwa wymaganych w czasie postoju, składanie meldunków dowódcy kolumny o dyscyplinie w kolumnie oraz o rodzaju uszkodzeń pojazdów i miejscu ich postoju,
  - c) „meldunkowego” – odpowiedzialnego za składanie meldunków organom kontroli ruchu wojsk o realizacji przejazdu zgodnie z wydanym zezwoleniem na przejazd drogowy oraz wszelkich od niego odstępstwach,
  - d) w każdym pojeździe wyznacza się dowódcę pojazdu, którym może być jego kierowca,
  - e) w czasie pilotowania kolumny zadania osób, o których mowa w lit. a i b, pełnią odpowiednio piloci z zespołów pilotujących.

2. Organizator transportu lub upoważniona przez niego osoba zapewnia odpowiednie środki łączności osobom, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3.

**§ 13.1.** Wymagania dotyczące oznakowania kolumn pojazdów:

- 1) z przodu po lewej stronie pierwszego pojazdu i z tyłu po lewej stronie ostatniego pojazdu w kolumnie umieszcza się tablicę, której wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia;
  - 2) pierwszy pojazd każdej grupy pojazdów kolumny, z przodu po lewej stronie, oznacza się niebieską flagą, której wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia;
  - 3) ostatni pojazd każdej grupy pojazdów kolumny, z przodu po lewej stronie, oznacza się zieloną flagą, której wzór określa załącznik nr 8 do rozporządzenia;
  - 4) pojazd dowódcy kolumny, z przodu po lewej stronie, oznacza się białoczną flagą, której wzór określa załącznik nr 9 do rozporządzenia;
  - 5) pojazd wymagający pomocy technicznej, w miejscu widocznym dla innych uczestników ruchu drogowego, po usunięciu innych flag, oznacza się żółtą flagą, której wzór określa załącznik nr 10 do rozporządzenia;
  - 6) każdy pojazd kolumny, której wydano zezwolenie, oznacza się numerem kolumny pojazdów.
2. Numer kolumny pojazdów należy wykonać kontrastowym kolorem w stosunku do koloru pojazdu i umieścić po obu stronach pojazdu. Powinien być on czytelny z ziemi, z odległości minimum 6 metrów przy świetle dziennym i pozostawać czytelny przy każdej pogodzie, przez cały czas przejazdu. Po zakończeniu przejazdu numer kolumny z pojazdów powinien zostać usunięty.
3. W razie przejazdu kolumn po drodze ekspresowej lub autostradzie, na pojazdach, o których mowa w ust. 1 pkt 1, dodatkowo umieszcza się ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny z odległości co najmniej 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza. Sygnał umieszczony na pierwszym pojeździe powinien być widoczny co najmniej z przodu i z boków pojazdu, a sygnał umieszczony na ostatnim pojeździe powinien być widoczny co najmniej z tyłu i z boków pojazdu.
4. Przepis ust. 3 może być stosowany również w razie przejazdu kolumny po drodze innej niż droga ekspresowa lub autostrada.

**§ 14.1.** W przypadku przejazdu kolumny pojazdów:

- 1) składającej się wyłącznie z pojazdów wysyłających niebieskie światła błyskowe,
  - 2) pojazdów biorących udział w akcji usuwania skutków klęski żywiołowej,
  - 3) pojazdów w związku z działaniami mającymi na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego,
  - 4) pojazdów, wobec których Żandarmeria Wojskowa wykonuje czynności ochronne na podstawie odrębnych przepisów
- przepisów § 11 i § 13 nie stosuje się.

**§ 15.** Dodatkowe dane dotyczące sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych w czasie kryzysu i wojny podawane będą w pozwoleniu na przejazd drogowy.

## Rozdział 5

### **Warunki i sposób pilotowania pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz oznakowanie i wyposażenie pojazdu pilotującego**

**§ 16.1.** Pojazd, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 23 m,
- 2) szerokość pojazdu – 3,20 m,
- 3) wysokość pojazdu – 4,50 m

– powinien być pilotowany przez jeden pojazd.

3. Pojazd, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 28 m,
- 2) szerokość pojazdu – 3,60 m,
- 3) wysokość pojazdu – 4,70 m

– powinien być pilotowany przez dwa pojazdy poruszające się z przodu i z tyłu pojazdu.

**§ 17.** Pilotowaniu podlega również:

- 1) pojazd gaśnicowy;

2) pojazd wyposażony tylko w jedno światło drogowe lub mijania, w światło obrysowe lub odblaskowe, nie będący pojazdem jednośladowym, poruszających się w warunkach niedostatecznej widoczności.

**§ 18.** Postój pojazdów nienormatywnych odbywa się poza jezdnią i poboczem drogi oraz poza terenem zabudowanym (za wyjątkiem kompleksów wojskowych).

**§ 19. 1.** Przejazd kolumny lub grupy pojazdów kolumny, w której skład wchodzi powyżej 20 pojazdów lub powyżej 5 pojazdów nienormatywnych, może być realizowany po zapewnieniu jej pilotowania przez dwa pojazdy pilotujące poruszające się z przodu i z tyłu kolumny.

2. Pilotowanie jako zespół czynności wykonywanych na drodze ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu podczas trwania przejazdu pojazdu lub kolumny pojazdów.

3. Pilot jest osobą upoważnioną do wydawania poleceń i sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego, bezpośrednio odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu.

4. Zadania, o których mowa w ust. 2, pilot realizuje w szczególności przez:

1) właściwą organizację przejazdu;

2) bezpośredni nadzór nad pojazdami w czasie ich przejazdu i postoju;

3) kierowanie ruchem drogowym według zasad określonych w odrębnych przepisach.

5. W sytuacji, kiedy zaistnieje nieprzewidziane, istotne utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa, przejazd pojazdów należy przerwać. Decyzję o przerwaniu i wznowieniu przejazdu pojazdów podejmuje dowódca kolumny.

6. W przypadku, gdy kolumna jest pilotowana decyzję której mowa w ust. 5 podejmuje pilot.

7. Pojazdem pilotującym powinien być oznakowany pojazd samochodowy Żandarmerii Wojskowej lub pododdziału regulacji ruchu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

8. Potrzebę pilotowania określa wydający zezwolenie.

9. O potrzebie pilotowania organ wydający zezwolenie, powiadamia w terminie nie krótszym niż 5 dni przed planowanym rozpoczęciem przejazdu:

- 1) komendanta oddziału Żandarmerii Wojskowej właściwego ze względu na miejsce rozpoczęcia pilotowania, gdy trasa przejazdu przebiega tylko przez obszar jego właściwości lub
- 2) komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, gdy trasa przejazdu przebiega przez obszary właściwości, co najmniej dwóch oddziałów Żandarmerii Wojskowej lub
- 3) właściwych dowódców, którym podlegają pododdziały regulacji ruchu.

## Rozdział 6

### **Przewóz osób**

**§ 20.** Przewóz osób odbywa się przeznaczonymi lub przystosowanymi do tego celu pojazdami Sił Zbrojnych.

**§ 21.** Liczba osób przewożonych w pojazdach, o których mowa w § 20, powinna odpowiadać liczbie miejsc lub stanowisk w tych pojazdach a ich łączna waga nie może przekraczać dopuszczalnej ładowności pojazdu.

**§ 22.1.** Przewóz osób może odbywać się także samochodami ciężarowymi, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 2.

2. Samochodem ciężarowym można przewozić osoby siedzące na skrzyni ładunkowej, której burty są zamknięte i zabezpieczone przed samoczynnym otwarciem, pod warunkiem, że:

- 1) osoby nie zajmują miejsca między ładunkiem, a kabiną kierowcy;
- 2) łączna waga przewożonych osób nie przekracza dopuszczalnej ładowności pojazdu;
- 3) pojazd nie przekracza prędkości 50 km/h.

3. Dopuszcza się przewóz do pięciu osób tylko w pierwszej przyczepie, pod warunkiem, że:

- 1) osoby nie zajmują miejsca między ładunkiem a przednią ścianą przyczepy;
- 2) osoby siedzą na podłodze, której burty są zamknięte i zabezpieczone przed samoczynnym otwarciem;



3) zespół pojazdów nie przekracza prędkości 20 km/h.

**§ 23.** Zabrania się przewożenia osób łącznie z towarami niebezpiecznymi lub innym ładunkiem, który z uwagi na swoje właściwości lub budowę może zagrozić bezpieczeństwu tych osób.

**§ 24.1.** W pojeździe specjalnym lub używanym do celów specjalnych mogą być przewożone osoby na miejscach do siedzenia lub stania przewidzianych konstrukcją pojazdu.

2. Przy przewozie osób pojazdem, o którym mowa w ust. 1, bez względu na jego przeznaczenie lub rodzaj wykonywanego zadania nie można przekraczać dopuszczalnej ładowności pojazdu.

## Rozdział 7

### Przepisy końcowe

**§ 25.** Traci moc rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Sprawiedliwości z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1454).

**§ 26.** Traci moc rozporządzenie Ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 2 października 2002 r. w sprawie sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 189, poz. 1585).

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

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

Załącznik nr 1

**ZEZWOLENIE NA PRZEJAZD DROGOWY/ MOVEMENT CREDIT**

Data wystawienia/Calculated the: .....

<b>I</b>		Nr zezwolenia Movement Number		.....		<b>II</b>		Organ wydający zezwolenie/ Movement Headquartes:		.....	
								Telefon /Telephone FAX:		.....	
<b>III</b>		Rodzaj operacji Name of Operation		.....				Telefon służbowy/ Telephone BW:		.....	
								Adres/Address:		.....	

<b>A</b>	RSZ/Przemieszczana jednostka/Formation/ Unit to be moved		<b>B</b>	Narodowość/ Nationality		<b>C</b>	Podległość służbowa lub organizacyjna/ Superior HQ or organization		<b>D</b>	Kryptonim ćwiczenia lub sygnału/Code name			
<b>E1</b>	Stopień gotowości bojowej/Alert stages		<b>E2</b>	Zestaw/ Groupings		<b>E3</b>	Kategoria gotowości/ Precautionary Measures		<b>G</b>	Na sygnał/ On call	<b>H</b>	Priorytet / Priority	
<b>I</b>	Ilość pojazdów/ No of vehicles:		<b>J</b>	Typ najcięższego pojazdu/ Type of heaviest vehicle:		<b>K</b>	Maksymalna MLC pojazdów/ Maximum MLC:		Dopuszczalna masa całkowita najcięższego pojazdu/ Maximum permitted total weight in metric tonnes: 1t-1000kg)		<b>L</b>	Maksymalne wymiary największych pojazdów/ Maximum dimensions of greatest vehicles in column:	
(1)	kołowych / wheels	.....	(1)	kołowych/ wheels	.....	(1)	kołowych / wheels	.....	(1)	kołowych/ wheels	.....	Szer./Width of the widest vehicle	... cm
(2)	gąsien./ tracks	.....	(2)	gąsienic/ tracks	.....	(2)	gąsienic./ tracks	.....	(2)	gąsienic./ tracks	.....	Wys./Height of the heigest vehicle	... cm
												Dł./ Lenght of the longest vehicle	... cm
<b>M</b>	Odległość między pojazdami na/ Vehicle distance: (m)		<b>N</b>	Wymagana średnia prędkość na/ Average speed required: (km/h)		<b>O</b>	Ilość / Number of:		<b>P</b>	Odstęp czasowy między/ Interval between: (min)			
(1)	Autostradzie/ Motorway	...	(1)	Autostra dzie/ Motorwa y	...	(1)	kolumn oddziałowych/ Marching groups	.....	(1)	kolumnami oddziałowymi/ Marching groups	...		
(2)	Innych drogach/ Other roads	....	(2)	Innych drogach/ Other roads	...	(2)	kolumn pododdziałowych/ Convoys	.....	(2)	kolumnami pododdziałowymi/ Convoys	....		
						(3)	małych grup pojazdów/Packets	.....	(3)	Małymi grupami pojazdów/Packets	....		
Długość kolumny na/ Column lenght:				Czas przejazdu kolumny na/ Pass time:				Bezpieczny odstęp między kolumnami / Security distance:					
(1)	Autostradzie/ Motorway	.....	(km)	(1)	Autostradzie / Motorway	.....	(min)	(1)	Autostradzie/ Motorway	.....	(min)		
(2)	Innych drogach/ Other roads	.....	(km)	(2)	Innych drogach/ Other roads	.....	(min)	(2)	Innych drogach/ Other roads	.....	(min)		
<b>Q</b>	Punkt wyjściowy/ Point of origin/ location:	Kod Państwa/ Nation Code:	.....	.....	<b>R</b>	Miejsce przeznaczenia/ Destination:	Kod Państwa/ Nation Code:	.....	.....				
	Współrzędne/UTM Ref.:		.....			Współrzędne/UTM Ref.:		.....					
	Termin wyjazdu/Start time:		.....			Termin przyjazdu/ Release time:		.....					

**S. Droga przejazdu/Route**

S1 Nr drogi/ Road No	S2 Punkt wyjściowy/wyrównania/postoje/ odpoczynki/miejsce przeznaczenia/etc. Start poin/Control points/Halts/Rests/ Destination / etc.	S3 Współrzędne UTM z S2/ UTM Ref.	S4 Data i czas realizacji przedsięwzięć określonych w S2/Date and time of S2 actions executions				Odległość / Total (km)	
							Pojedyncza/ Single	Całkowita / Distance
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>Odległość całkowita / Distance total</b>							.....	

**U. Wymagania specjalne/Special requirements**

.....  
Nazwisko i podpis osoby sporządzającej/Name of Movements and signature

\* Numer „Pozwolenia na przejazd drogowy” składa się z 8 znaków, w tym dwóch cyfr oznaczających dzień miesiąca, w którym rozpoczyna się przejazd, trzech liter, z które oznaczają organ wydający pozwolenie POL (STiRW – CKRW), POW, WKT oraz trzech cyfr oznaczających kolejny numer zgodnie z „Książką ewidencji przejazdów drogowych”.

Road Movement Bid / Zapotrzebowanie na przejazd drogowy		D. Code name / Kryptonim ćwiczenia lub sygnału
I. Originator / Zamawiający	III. (1) Fully planned road movement W pełni zaplanowane po drodze (2) Other type of planned road movement Inny rodzaj planowanego przegrupowania po drodze	E1. Alert stages / Stopień gotowości bojowej MV... SA... RA... / StGB... PdGB... GBZW... PiGB...
II. To / Do	IV. (1) Name of operation / Nazwa operacji	E2. Groupings / Zestaw
	(2) Column / Route Kolumna / Trasa przejazdu	
	V. Sequence / Kolejność	E3. Precautionary Measures / Kategoria gotowości
	VI. Time gap / Odstęp czasowy	G. On call / Na sygnał H. Priority / Priorytet
A. Formation / Unit to be moved / RSZ / Przemieszczana jednostka		M. Vehicle distance / Odległość między pojazdami na (1) Motorway / (2) Rother Road / Autostradzie..... m Innych drogach..... m
Street / Quarters / Ulica / nr		
Postage code / Kod pocztowy	Location / Miejscowość	Average Speed required / Wymagana średnia prędkość na:
	B. Nationality / Narodowość	(1) Motorway / (2) Other Road / Autostradzie.....km/h Innych drogach.....km/h
C. Superior HQ or organization / Podległość służbowa lub organizacja		O. Number of: Marching groups (1) / convoys (2) / packets (3)
F1. Earliest starting time	F2. Latest release time	Ilość kolumn: oddziałowych (1) / pododdziałowych (2) / małych grup pojazdów (3)
Najwcześniejszy termin rozpoczęcia przejazdu	or / lub	(1) ..... (2) ..... (3) .....
No of vehicles / Liczba pojazdów		P. Interval between: Marching groups (1) / convoys (2) / packets (3)
Wheels / Kołowych	(2) Tracks / Gąsienicowych	Odstęp czasowy między:kolumnami oddziałowymi(1) / pododdziałowymi (2) / małymi grupami pojazdów (3)
Type of heaviest vehicle / Rodzaj najcięższego pojazdu	Number / Ilość	(1) ..... min (2) ..... min (3) ..... min
Maximum permitted total Weight in metric tonnes (1t – 1000 kg)	Dopuszczalna masa całkowita najcięższego pojazdu w (t)	Q. Point of origin / location
(1) Wheel / (2) Tracks / (3) Wheel / (4) Track / Kołowych ..... Gąsienicowych ..... Kołowego ..... Gąsienicowego .....		Nation Code Kod Państwa
L. Maximum dimensions of greatest vehicles In kolumn / Maksymalne wymiary największych pojazdów w kolumnie (z ładunkiem)		UTM ref. - Współrzędne UTM
Widht (with cargo) / (2) Height (with cargo) / (3) Length (with cargo) / Szerokość..... cm Wysokość..... cm Długość ..... cm		R. Destination / Miejsce przeznaczenia
		Nation Code Kod Państwa
		UTM ref. Współrzędne UTM.....

S. Requested Router / Planowana droga przejazdu				T. Data on the heaviest vehicle in a column / Dane dotyczące najcięższego pojazdu w kolumnie			
S1.		S2.		S3.		S4.	
Road No Nr drogi	Start point / Control points / Halts / Destination / etc. Punkt wyjściowy / punkt wyrównania / Postoje / Odpoczynki / Miejsce przeznaczenia / itd.	UTM Ref./ Współrzędne UTM	Date and time of S2 actions executions / Droga i czas realizacji przedsięwzięć określonych w S2	T1. Number of Axle / Liczba osi Tractor / Ciągnik: Semitrailer / Naczepa:		T2. Weight per each axle (leaded in metric tones (1t-1000 Kg) / Obciążenie na oś ( t )	
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	1. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I	6. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	2. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I	7. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	3. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I	8. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	4. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I	9. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	5. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I	10. Axle/Oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	T3. Distance between axles (cm) / Odległość między osiami (cm)			
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	1 to 2 Axle/oś	I...I.I...I.I...I	6 to 7 Axle/oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	2 to 3 Axle/oś	I...I.I...I.I...I	7 to 8 Axle/oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	3 to 4 Axle/oś	I...I.I...I.I...I	8 to 9 Axle/oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	4 to 5 Axle/oś	I...I.I...I.I...I	9 to10 Axle/oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	5 to 6 Axle/oś	I...I.I...I.I...I	10 to11Axle/oś	I...I.I...I.I...I
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....	T4. Actual weigt vehicle in metric tones (1t-1000kg) with cargo / Rzeczywista masa całkowita pojazdu w tonach: I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I			
.....	.....	I...I .I...I.I...I.I...I.I...I.I	.....				

**U. Special requirements (including dangerous goods data information) / Wymagania specjalne (w tym informacje o towarach niebezpiecznych)**

An official stamp / mp.	..... Date / Data	..... Signature / Podpis	..... Telephone No / Nr telefonu lub faxu
-------------------------	----------------------	-----------------------------	--

Objaśnienia do wypełniania formularzy  
„Zapotrzebowanie na przejazd drogowy”  
oraz  
„Zezwolenie na przejazd drogowy”

<b>I</b>	Nadawca i jego adres.
<b>II</b>	Adres organu transportu wydającego „Pozwolenie na przejazd drogowy”
<b>III</b>	Zakreślić odpowiednią cyfrę.
<b>IV do VI</b>	Wypełnia się tylko w czasie stanu nadzwyczajnego
<b>IV</b>	Podaje się rodzaj operacji oraz nazwę kolumny (np. dywizyjna, brygadowa) i numery dróg po których realizowany jest przejazd, gdy przebiega on po więcej niż jednej drodze.
<b>V</b>	Miejsce w kolumnie, w ugrupowaniu marszowym (dotyczy operacji, tej samej drogi).
<b>VI</b>	Odstęp czasowy między maszerującymi kolumnami.
<b>A</b>	Rodzaj sił zbrojnych oraz numer jednostki, która realizuje przejazd oraz pozostałe dane niezawarte w rubryce I.
<b>B</b>	Narodowość jednostki (wg STANAGU 1059).
<b>C</b>	Podległość służbową jednostki wykonującej przejazd. (RSZ, DGW)
<b>D</b>	Kryptonim (gdy występuje).
<b>E1 do H</b>	Wypełnia się w czasie kryzysu i wojny.
<b>E1 do E3</b>	Stopień gotowości bojowej (alarmowej), zestaw, kategorię gotowości w ramach, której przejazd jest przeprowadzany.
<b>F1 do F2</b>	Najwcześniejszy lub najpóźniejszy termin rozpoczęcia przejazdu (podaje się dzień, godzinę, miesiąc, rok).
<b>G lub H</b>	Zakreśla się – „Na sygnał” po ogłoszeniu WSGB lub „Priorytet”, który został nadany w planie przejazdu.
<b>I</b>	Ilość pojazdów w kolumnie, osobno pojazdy kołowe i gąsienicowe (przyczep i motocykli nie bierze się pod uwagę).
<b>J</b>	Typ i ilość najcięższego pojazdu wraz z ładunkiem, (gdy zachodzi potrzeba oddzielne informacje wpisuje się pod literą T).
<b>K</b>	Maksymalna wojskowa klasa obciążenia (MLC), dopuszczalna masa całkowita najcięższego pojazdu w kolumnie. Pozostałe szczegóły (tylko dla pojazdów kołowych) są wpisywane pod literą T.
<b>L</b>	Maksymalna szerokość, wysokość i długość największych pojazdów w kolumnie.
<b>M</b>	Odległości między pojazdami, które należy zachować w czasie przejazdu, oddzielnie dla autostrad i pozostałych dróg.
<b>N</b>	Planowana prędkość przejazdu kolumny (oddzielnie na autostradach i pozostałych drogach).
<b>O</b>	Wpisuje się liczbę przemieszczających się kolumn oddziałowych, pododdziałowych i małych grup.
<b>P</b>	Odstępy czasowe między kolumnami (oddziałów, pododdziałów, małych grup pojazdów) wymienionymi w pod literą O.
<b>Q</b>	Nazwa miejscowości, gdzie wyznaczono punkt wyjściowy (w przypadku wjazdu/wyjazdu do/z Polski nazwę przejścia granicznego), jego współrzędne UTM i kod państwa.
<b>R</b>	Jak Q miejsce, miejscowość zakończenia przemieszczenia, jego współrzędne UTM i kod państwa.
<b>S</b>	Droga przejazdu od punktu wyjściowego do miejsca przeznaczenia.
<b>S1</b>	Numery dróg, po których prowadzony jest przejazd.
<b>S2</b>	Nazwy miejscowości gdzie przewiduje się: – punkt wyjściowy, – punkty kontrolne (linie wyrównania), – miejsce planowanych postoi, odpoczynków oraz miejsce przeznaczenia, – miejsce przekroczenia granicy, (w razie potrzeby – punkty wejścia i zejścia z drogi),
<b>S3</b>	Współrzędne UTM punktów z S2.
<b>S4</b>	Data i czas realizacji przedsięwzięć określonych w S2 (ich rodzaj) w godzinach i minutach.
<b>T</b>	Rubryka ta przeznaczona jest do wpisywania dodatkowych informacji dotyczących najcięższego pojazdu w kolumnie i uzupełnia dane zawarte pod literami J, K lub L.

<b>U</b>	<p>Podaje się dane dotyczące przejazdu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pojazdów nienormatywnych, m.in.: wymagania i wskazówki dotyczące przepisów ruchu drogowego jak np.: potrzeba pilotowania pojazdu nienormatywnego, sposób jego przemieszczania po mostach i wiaduktach itp.,</li> <li>2) pojazdów przewożących towary niebezpieczne, w sztukach przesyłki, kontenerach, cysternach, np.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• miejsce za i wyładunku towarów niebezpiecznych,</li> <li>• rodzaj i typ pojazdu przewożącego towary niebezpieczne,</li> <li>• typ, nazwę przewożoną towaru niebezpiecznego o charakterze dominującym,</li> <li>• opis materiału,</li> <li>• ilość sztuk, Nr UN,</li> <li>• masę brutto amunicji (kg), masę netto materiału wybuchowego (kg),</li> <li>• klasę, kod klasyfikacyjny, grupę pakowania, nazwę i opis zgodnie z ADR oraz jego ilość.</li> </ul> </li> <li>3) stopień, imię i nazwisko dowódcy kolumny (pojazdu), nr tel. kom. d-cy kolumny (poj.)</li> </ol>
----------	--

Uwaga:

Sposób wypełniania formularzy obowiązuje w okresie pokoju (szkolenie, ćwiczenia, udział w misjach itp.), kryzysu lub wojny.

pieczęć nagłówkowa

Miejscowość, data,

**WNIOSEK\***  
o wyrażenie zgody/uzgodnienie trasy\*\*  
na przejazd pojazdu nienormatywnego

Wnioskodawca (Jednostka Wojskowa):.....

Adres:.....Nr tel.

/fax:.....

Zwracam się z prośbą o wydanie zezwolenia na przejazd drogowy jednorazowy /wielokrotny/ \*\*, bez limitowanej liczby przejazdów pojazdu nienormatywnego /zespołu pojazdów nienormatywnych/\*\*.

Jednocześnie zwracam się z prośbą o dokonanie uzgodnienia z właściwym zarządcą drogi terminu, trasy oraz warunków przejazdu\*\*.

PRZEJAZD z miejscowości: ..... ul. ....

woj. .... powiat ..... gmina.....

do miejscowości:.....ul. ....

woj. .... powiat .....gmina.....

TERMIN przejazdu: .....

ŁADUNEK:..... rodzaj ładunku ..... o całk. ciężarze: ..... t.

Przejazd nie będzie /będzie/\*\* odbywał się w kolumnie. Ilość planowanych przejazdów:

Informacje o pojeździe	Samochód /ciągnik	Przyczepa /naczeпа
Marka i typ		
Numer rejestracyjny		
zawieszenie pneumatyczne lub równoważne	TAK/NIE**	TAK/NIE**
Masa własna		
Dopuszczalna ładowność		
Ilość osi		

Wymiary oraz masa całkowita	bez ładunku		z ładunkiem	
		m		m
Maksymalna długość		m		m
Maksymalna szerokość		m		m
Maksymalna wysokość		m		m
Rzeczywista masa całkowita		t		t
<b>Ładunek wystaje w długości z tyłu, z przodu pojazdu</b>				m

Numer osi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ilość kół na osi										
Zaznaczyć oś napędową (X)										
Zaznaczyć osie kierowane (X)										
Naciski osi bez ładunku /w t/										
Nacisk osi wraz z ładunkiem /w t/										
Rozstaw osi bez ładunku /m/										
Rozstaw osi wraz z ładunkiem /m/										

1. Informuję, że pojazdem nienormatywnym będzie przewożony ładunek, który ze względu na:

.....  
nie może być podzielony i przewieziony innymi środkami transportu.

mp

.....  
podpis dowódcy

\* Dotyczy pojazdów należących do Sił Zbrojnych RP/Relating to vehicles belonging to the Polish Forces.

\*\* Niepotrzebne skreślić (stosownie do przepisów)/Cross out the unwanted (I.A.W. regulations).



(Wniosek na przejazd pojazdu nienormatywnego w relacji międzynarodowej)

**OVERSTANDARD ROAD TRANSPORT APPLICATION** \*\*\*

(ref. Polish public road movement law)

We hereby apply for issuing of a special permission for the following overstandard movement in Poland:

**applicant & paying unit / organisation:**

name: \_\_\_\_\_  
 address: \_\_\_\_\_  
 phone / fax: \_\_\_\_\_

**road haulier:**

name / country: \_\_\_\_\_  
 phone / fax: \_\_\_\_\_

**From** (or border crossing point): \_\_\_\_\_  
 (please insert full address in Polish)

**To** (or border crossing point): \_\_\_\_\_  
 (please insert full address in Polish)

**Type of load:** \_\_\_\_\_ **total weight of load (in tonnes)** \_\_\_\_\_

**Time of transport** \_\_\_\_\_ **Movement as a convoy:** yes / no

Vehicle Data	Motor Veh./ Tractor	Trailer/ Semi-Trailer
Type & Mark		
Registration number		
Own weight (empty)		
Max loading capacity		
Number of axles		

Dimensions & Weight	Without cargo	With cargo
Length overall / m /		
Width overall / m /		
Height overall / m /		
Actual weight / t /		

Axle	No 1	No 2	No 3	No 4	No 5	No 6	No 7	No 8	No 9	No 10
Number of wheels on axle										
Mark driving axle (x)										
Weight per each axle - loaded (in t)										
Weight per each axle-unloaded (in t)										
Wheelbase – for loaded axis (in m)										
Wheelbase – for unloaded axis (in m)										

**NOTES:**

1. This kind of load is moved by the above specified overstandard vehicle due to  
 ..... and can not be transported by other means.

An official stamp

.....  
(signature of an authorised person)

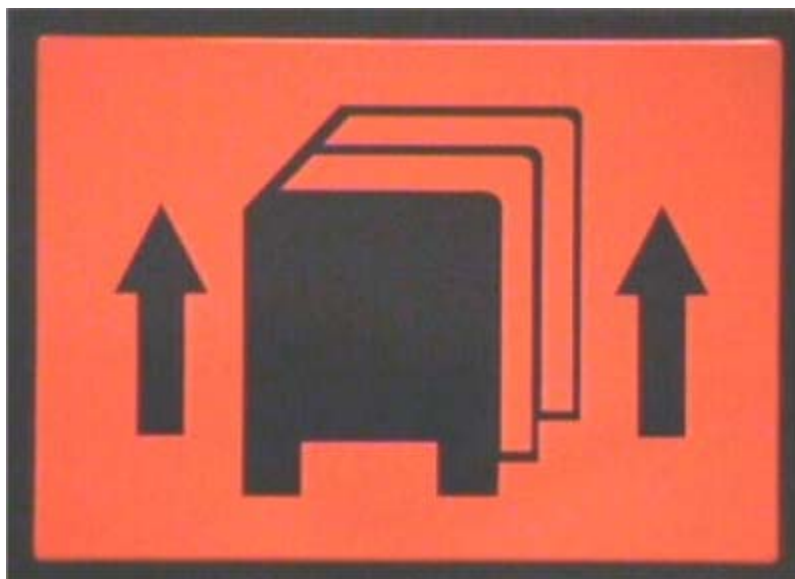
\*\*\* Dotyczy pojazdów należących do Sił Zbrojnych państw obcych/Relating to non Polish Forces vehicles.

## Wzór „Książki ewidencji przejazdów drogowych”

(szczebel organizacyjny)			Dane dotyczące przejazdu					Ograniczenia w ruchu (dni wolne, zamknięcia dróg itp.)										Data	Strona	Nr akt	
Lp.	Numer pozwolenia na przejazd		Narodowość	Związek taktyczny, Jednostka wojskowa	Trasa przejazdu			Pojazdy		MLC	Szerokość, wysokość, długość	Niebezpieczny ładunek	Inne	Pilot			Ruch przekraczający granicę		Uwagi		
	Własny	Obcy			Punkt wyjściowy	Punkt (y) wyrównania, postój (e), odpoczynek (i)	Miejsce przeznaczenia	Ogólna ilość	W tym ilość i typ poj. nienormat., z ładunkiem niebezp.					Wojskowy	Żandarmerii	Policji	Skąd	Dokąd			
1	2a	2b	3	4	5	5a	5b	6a	6b	7a	7b	8a	8b	9a	9b	9c	10a	10b	11	12	

**WZÓR TABLICY DO OZNACZANIA KOLUMNY POJAZDÓW JEDNOSTEK  
PODPORZĄDKOWANYCH MINISTROWI OBRONY NARODOWEJ**

W Z Ó R



Opis tablicy:

Prostokąt o wymiarach: 400 mm x 300 mm, barwy pomarańczowej odblaskowej, otoczony czarnym paskiem o szerokości nieprzekraczającej 15 mm. Symbole pojazdów barwy czarnej.

**WZÓR FLAGI DO OZNACZANIA PIERWSZEGO POJAZDU KAŻDEJ GRUPY  
POJAZDÓW KOLUMNY POJAZDÓW JEDNOSTEK PODPORZĄDKOWANYCH  
MINISTROWI OBRONY NARODOWEJ**

W Z Ó R



Opis flagi:  
Prostokąt o wymiarach: 300 x 450 mm, barwy niebieskiej

**WZÓR FLAGI DO OZNACZANIA OSTATNIEGO POJAZDU KAŻDEJ GRUPY  
POJAZDÓW KOLUMNY POJAZDÓW JEDNOSTEK PODPORZĄDKOWANYCH  
MINISTROWI OBRONY NARODOWEJ**

W Z Ó R

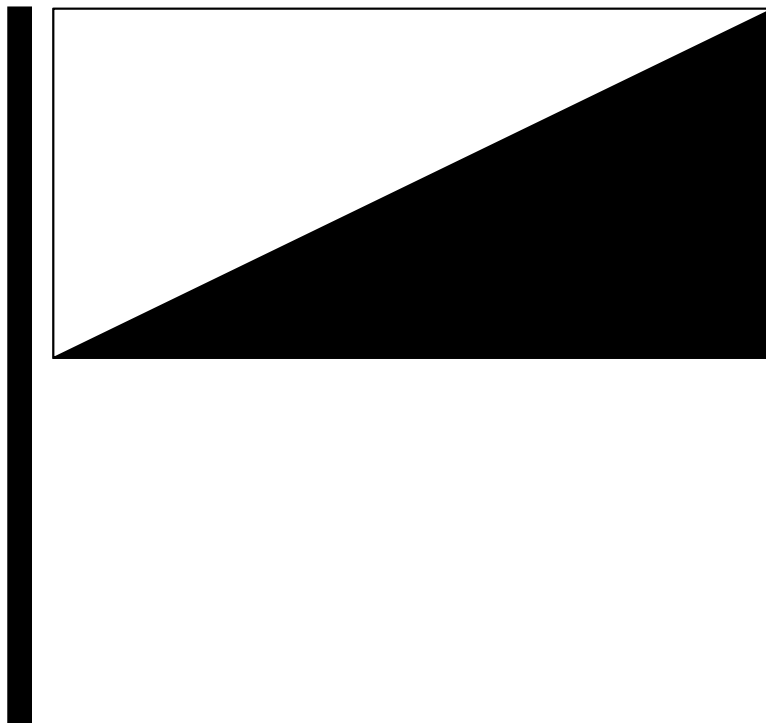


Opis flagi:

Prostokąt o wymiarach: 300 x 450 mm, barwy zielonej

**WZÓR FLAGI DO OZNACZANIA POJAZDU DOWÓDCY KOLUMNY POJAZDÓW  
JEDNOSTEK PODPORZĄDKOWANYCH MINISTROWI OBRONY NARODOWEJ**

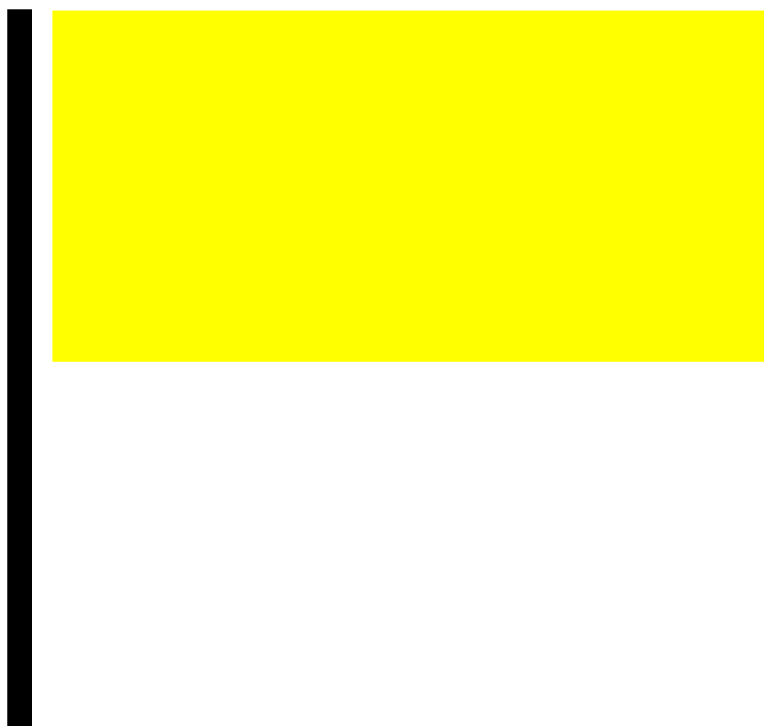
W Z Ó R



Opis flagi:  
Prostokąt o wymiarach: 300 x 450 mm, barwy biało-czarnej

**WZÓR FLAGI DO OZNACZANIA POJAZDU KOLUMNY POJAZDÓW JEDNOSTEK  
PODPORZĄDKOWANYCH MINISTROWI OBRONY NARODOWEJ  
WYMAGAJĄCEGO POMOCY TECHNICZNEJ**

W Z Ó R



Opis flagi:  
Prostokąt o wymiarach: 300 x 450 mm, barwy żółtej

## UZASADNIENIE

Projekt stanowi wykonanie upoważnień zawartych w art. 63 ust. 6 i art. 64i ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Zasadniczym celem nowej regulacji jest wypełnienie zobowiązań ratyfikacyjnych określonych w porozumieniu standaryzacyjnym NATO (STANAG 2454), dotyczącym stosowania przez stronę Polską Publikacji Sojuszniczej „Przepisy i procedury ruchu drogowego oraz identyfikowanie organów i personelu kierowania ruchem oraz regulacji ruchu wojsk” (AMovP – 1(A) „Road movements and movement control”).

Wydanie powyższego rozporządzenia stanowić będzie implementację przepisów Publikacji Sojuszniczej AMovP – 1(A), w zakresie organizacji i oznakowania kolumn pojazdów jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej oraz wydawania zezwoleń na przejazdy drogowe dla kolumn pojazdów i pojazdów nienormatywnych do narodowego systemu prawnego.

Projektowane rozporządzenie dotyczy:

- wprowadzenia definicji kolumny pojazdów,
- zmiany organizacji kolumny pojazdów,
- wprowadzenia, w określonych przypadkach, wymogu posiadania „Zezwolenia na przejazd drogowy”,
- zmiany zadań i kompetencji kierownika jednostki zarządzającej przejazd kolumny w zakresie:
  - określenia wymaganych danych do organizacji przejazdu kolumny pojazdów wojskowych,
  - wyznaczenia osób funkcyjnych kolumny pojazdów,
- wprowadzenia, w określonych przypadkach, wymogu pilotowania kolumny pojazdów,
- wprowadzenia zmian w zakresie oznakowania kolumn pojazdów.

Zgodnie z dotychczas obowiązującym upoważnieniem wynikającym z art. 64 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400 i Nr 191, poz. 1410 oraz z 2007 r. oraz z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381 i Nr 99, poz. 661), Minister Obrony Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Minister Sprawiedliwości określili warunki poruszania się po drogach **tylko pojazdów nienormatywnych specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów**



**używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych** Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych. Pozostałe pojazdy („niespecjalne” – tzn. ogólnego przeznaczenia), których naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, albo których wymiary lub masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach ustawy mogą poruszać się po drogach po wydaniu zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 ustawy.

Projektowane rozporządzenie reguluje warunki poruszania się wszystkich pojazdów nienormatywnych SZ RP i określa organy wojskowe uprawnione do wydawania zezwolenia dla pojazdów SZ RP.

Projektowane rozporządzenie zapewni poruszanie się po drogach przedmiotowych pojazdów z zachowaniem porządku, sprawności i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projekt aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na jednostki organizacyjne podporządkowane Ministrowi Obrony Narodowej.

### 2. Konsultacje społeczne

Ze względu na zakres regulacji nie jest celowe poddawanie przedłożonego projektu konsultacjom społecznym.

### 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami.

### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Rozporządzenie ze względu na zakres podmiotowy nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, a także na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

### 6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

### 7. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI<sup>1)</sup>**  
**oraz MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI**  
**z dnia**

**w sprawie warunków przewozu osób pojazdami Policji, Straży Granicznej,  
Służby Więziennej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej**

Na podstawie art. 63 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa warunki przewozu osób pojazdami Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.

**§ 2.** Przewóz osób odbywa się przeznaczonymi lub przystosowanymi do tego celu pojazdami Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.

**§ 3.** Liczba osób przewożonych w pojazdach, o których mowa w § 2, powinna odpowiadać liczbie miejsc lub stanowisk w tych pojazdach, a ich łączna waga nie może przekraczać dopuszczalnej ładowności pojazdu.

**§ 4. 1.** Przewóz osób może odbywać się samochodami ciężarowymi, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 2.

2. Samochodem ciężarowym można przewozić osoby siedzące na skrzyni ładunkowej, której burty są zamknięte i zabezpieczone przed samoczynnym otwarciem, pod warunkiem że:

- 1) osoby nie zajmują miejsca między ładunkiem a kabiną kierowcy;
- 2) osoby przewożone są na miejscach siedzących;
- 3) pojazd nie przekracza prędkości 50 km/h.

3. Dopuszcza się przewóz do pięciu osób tylko w pierwszej przyczepie, ciągniętej przez ciągnik rolniczy pod warunkiem, że:

- 1) osoby nie zajmują miejsca między ładunkiem a przednią ścianą przyczepy;
- 2) osoby siedzą na podłodze, której burty są zamknięte i zabezpieczone przed samoczynnym otwarciem;

---

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych kieruje działem spraw wewnętrznymi na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 131, poz. 919 i z 2007 r. Nr 38, poz. 245).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

3) zespół pojazdów nie przekracza prędkości 20 km/h.

**§ 5.** Zabrania się przewożenia osób łącznie z towarami niebezpiecznymi lub innym ładunkiem, który z uwagi na swoje właściwości lub budowę może zagrozić bezpieczeństwu tych osób.

**§ 6. 1.** W pojeździe specjalnym lub używanym do celów specjalnych mogą być przewożone osoby na miejscach do siedzenia lub stania przewidzianych konstrukcją pojazdu.

2. Przy przewozie osób pojazdem, o którym mowa w ust. 1, bez względu na jego przeznaczenie lub rodzaj wykonywanego zadania nie można przekraczać dopuszczalnej ładowności pojazdu.

**§ 7.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>3)</sup>

MINISTER  
SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministrów Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Sprawiedliwości z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1454).

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

Niniejszy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 63 ust. 7 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który w art. 1 pkt 7 lit. b przewiduje nowelizację art. 64 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), w zakresie delegacji przewidzianej w tym przepisie.

Tym samym, w przypadku, gdyby nie przygotowano nowego projektu rozporządzenia, nie byłoby w systemie prawa aktu wykonawczego. Dlatego też, poprawnym legislacyjnie rozwiązaniem w tym zakresie jest przygotowanie przepisów wykonawczych na podstawie art. 63 ust. 7, w brzmieniu proponowanym w art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Niniejszy projekt rozporządzenia ma na celu jedynie zapobieżenie powstaniu, w opisanym powyżej stanie prawnym, luki prawnej w zakresie możliwego braku stosownych przepisów wykonawczych.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1) Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

- a) Policja, Straż Graniczna, Służba Więzienna oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej,
- b) organy uprawnione do kontroli drogowej.

### 2) Konsultacje społeczne

Dotychczas nie przeprowadzono żadnych konsultacji.

### 3) Wpływ regulacji na:

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

Wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia nie spowoduje wydatków z budżetu państwa oraz przychodów;

#### b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu na rynek pracy;

#### c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki;

#### d) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

### 4) Korzyści społeczne

Wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia i zaproponowane zmiany usprawnią procedury wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych służbom podległym Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrowi Sprawiedliwości.

### 5) Wstępna opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projekt nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

**z dnia**

**w sprawie stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego**

Na podstawie art. 64f ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego pobiera się następujące stawki opłat:

- 1) w kategorii I:
  - a) 50 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca,
  - b) 100 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy,
  - c) 200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy;
- 2) w kategorii II – 100 zł;
- 3) w kategorii III:
  - a) 200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca,
  - b) 400 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy,
  - c) 1200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy,
  - d) 2000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy;
- 4) w kategorii IV:
  - a) 500 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca,
  - b) 1000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy,
  - c) 2000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy,
  - d) 3000 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy;
- 5) w kategorii V:
  - a) 600 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca,
  - b) 1200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy,
  - c) 2400 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy,
  - d) 3600 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy;
- 6) w kategorii VI:
  - a) 800 zł – dla zezwolenia wydanego na okres miesiąca,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

- b) 1600 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 6 miesięcy,
  - c) 3200 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 12 miesięcy,
  - d) 4800 zł – dla zezwolenia wydanego na okres 24 miesięcy;
- 7) w kategorii VII – 1600 zł – dla zezwolenia na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY**



## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego stanowi realizację delegacji art. 64f ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określi wysokość stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w poszczególnych kategoriach zezwoleń z uwzględnieniem okresu na jaki będą wydawane zezwolenia i zasady podwyższenia na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w formie komunikatu w Dzienniku Urzędowym RP „Monitor Polski”, mając na względzie maksymalne stawki opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o których mowa w art. 64f ust. 1 *ustawy*.

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia będzie udostępniony na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury – Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

# OCENA SKUTKÓW REGULACJI

## 1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

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

## 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z następującymi podmiotami:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
- 6) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
- 7) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- 8) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 9) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
- 10) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”,
- 11) Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP,
- 12) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
- 13) Związek Powiatów Polskich,
- 14) Związek Miast Polskich,
- 15) Unia Metropolii Polskich,
- 16) Polski Kongres Drogowy,
- 17) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
- 18) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 19) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 20) Związek Gmin Wiejskich,
- 21) Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- 22) Instytut Transportu Samochodowego.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego po przeprowadzeniu uzgodnień międzyresortowych.

## 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie projektowanych przepisów nie spowoduje wydatków z budżetu państwa.

## 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

## 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

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

## 6. Wpływ regulacji na rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

Projekt

**z dnia**

**w sprawie szczegółowych warunków, sposobu i trybu wydawania zezwoleń, dystrybucji ich blankietów oraz wzorów zezwoleń i innych dokumentów**

Na podstawie art. 64i ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i tryb wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach;
- 2) warunki wyznaczania trasy przejazdu;
- 3) kryteria ustalania warunków przejazdu pojazdów nienormatywnych;
- 4) wzory wniosków o wydanie zezwoleń w kategorii od pierwszej do siódmej oraz wzory wydawanych zezwoleń w kategorii od pierwszej do siódmej;
- 5) warunki dystrybucji blankietów zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego.

**§ 2.** Zezwolenia wydaje się na podstawie wniosku, złożonego do organu wydającego zezwolenie, z zastrzeżeniem § 5 ust. 1 rozporządzenia.

**§ 3.** Określa się następujące wzory wniosków o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego:

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| 1) w kategorii pierwszej              | – w załączniku nr 1 do rozporządzenia; |
| 2) w kategorii drugiej                | – w załączniku nr 3 do rozporządzenia; |
| 3) w kategorii od trzeciej do szóstej | – w załączniku nr 5 do rozporządzenia; |
| 4) w kategorii siódmej                | – w załączniku nr 7 do rozporządzenia. |

**§ 4.** Określa się następujące wzory zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego:

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| 1) w kategorii pierwszej              | – w załączniku nr 2 do rozporządzenia; |
| 2) w kategorii drugiej                | – w załączniku nr 4 do rozporządzenia; |
| 3) w kategorii od trzeciej do szóstej | – w załączniku nr 6 do rozporządzenia; |
| 4) w kategorii siódmej                | – w załączniku nr 8 do rozporządzenia. |

**§ 5. 1.** Zezwolenia w kategorii trzeciej i czwartej, przy wjeździe pojazdu nienormatywnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, naczelnik urzędu celnego może wydać na podstawie ustnego zgłoszenia wnioskodawcy.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

2. Zgodność danych i parametrów określonych w zezwoleniu wydanym na podstawie ustnego zgłoszenia, zgłaszający powinien potwierdzić własnoręcznym podpisem na kopii zezwolenia.

**§ 6. 1.** Wyznaczenie trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego jest możliwe, jeżeli stan techniczny drogi spełnia następujące wymagania:

- 1) na drodze nie występują przełomy lub osuwiska;
- 2) skrajnia pionowa drogi lub drogowego obiektu inżynierskiego jest większa od wysokości pojazdu wraz z ładunkiem powiększonej o 0,1 m;
- 3) skrajnia pozioma drogi lub drogowego obiektu inżynierskiego jest większa od szerokości pojazdu wraz z ładunkiem powiększonej o 1,0 m;
- 4) ocena stanu technicznego dźwigarów lub pomostu obiektu mostowego dokonywana zgodnie z przepisami o numeracji i ewidencji dróg publicznych oraz obiektów mostowych jest równa lub większa niż 3 (w skali od 0 do 5).

2. Oprócz wymagań, o których mowa w ust. 1 przejazd pojazdu nienormatywnego nie może powodować przekroczenia bezpiecznego poziomu wyężenia materiału w konstrukcji nośnej drogowego obiektu inżynierskiego, określonego przy pomocy parametrów:

- 1) w konstrukcji niosącej przęseł nie powstają siły wewnętrzne większe od wywołanych charakterystycznym obciążeniem przyjętym do projektowania zwiększonym o 30 % lub
- 2) w wyniku analizy sił wewnętrznych i naprężeń:
  - a) w stali konstrukcyjnej lub prętach zbrojeniowych – naprężenia główne nie przekraczają  $\frac{2}{3}$  gwarantowanej rzeczywistej lub umownej granicy plastyczności stali,
  - b) w betonie zbrojonym – naprężenia główne nie przekraczają  $\frac{2}{3}$  wytrzymałości gwarantowanej betonu,
  - c) w betonie sprężonym – całkowity moment zginający nie przekracza 0,9 wartości momentu rysującego.

**§ 7. 1.** Warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego, organ wydający zezwolenie określa ustalając zależnie od potrzeb:

- 1) sposób pilotowania pojazdu nienormatywnego określony w przepisach odrębnych;
- 2) czas przejazdu po jezdni przeznaczony dla przeciwnego kierunku ruchu;
- 3) sposób zabezpieczenia urządzeń umieszczonych w pasie drogowym uzgodniony z właściwymi zarządcami dróg.

2. W przypadku przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt, zarządca drogi, ustala zależnie od potrzeb:

- 1) ograniczenia lub wyeliminowanie ruchu innych pojazdów na obiekcie;
- 2) ograniczenia prędkości przejazdu przez obiekt;
- 3) sposób przejazdu po określonym pasie ruchu lub w osi jezdni;
- 4) sposób przeciągania przyczepy przy użyciu liny;
- 5) sposób dodatkowego podparcia przęsła;
- 6) sposób ominięcia wiaduktu nad linią kolejową objazdem w poziomie szyn.

**§ 8. 1.** Zezwolenia są drukami ścisłego zarachowania, wydawane na blankietach zezwoleń o wymiarach 210 mm x 297 mm, odpowiednio zabezpieczonych, w szczególności przez zastosowanie papieru ze znakiem wodnym, zabezpieczonego chemicznie przed próbami usuwania zapisów w dokumencie oraz zastosowanie numeracji nadrukowanej farbą czarną i napisów w kolorze czarnym.

2. Dystrybucja blankietów zezwoleń odbywa się na podstawie zamówienia złożonego przez organ uprawniony do wydania zezwolenia u producenta blankietów zezwoleń.
3. Organ wydający zezwolenia zaopatruje się w blankiety odpłatnie według aktualnych cen.
4. Producent blankietów przyjmuje i realizuje zamówienia blankietów zezwoleń w terminach uzgodnionych z organem zamawiającym.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Wzór wniosku  
o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I**

.....  
(miejscowość, data)

.....  
(nazwa i adres właściwego zarządcy drogi)  
.....

**WNIOSEK**  
**o wydanie zezwolenia kategorii I i \_\_\_\_\_ wypisów**  
(ilość)  
**na przejazd pojazdu nienormatywnego**  
**na okres: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy \*)**

**Wnioskodawca:** \_\_\_\_\_

**Adres:** \_\_\_\_\_

Nr tel. \_\_\_\_\_, nr fax \_\_\_\_\_

NIP \_\_\_\_\_ REGON \_\_\_\_\_

PESEL \_\_\_\_\_

zwraca się z prośbą o wydanie zezwolenia na **przejazd w terminie: od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_**  
po drodze: \_\_\_\_\_ pojazdu nienormatywnego, (lub pojazdów

(wpisać kategorię i numer drogi lub nazwę ulicy w miejscowości)

nienormatywnych w liczbie \_\_\_\_\_) którego(ych):

- 1) wymiary oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych
- 2) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych przewidzianych dla dróg, po których mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,50 t.

**w celu umożliwienia dojazdu do:** \_\_\_\_\_  
(wskazać obiekt: fabryka, zakład pracy, przetwórnia, itp.)

**dla przedsiębiorcy (przewoźnika)** \_\_\_\_\_

**adres:** \_\_\_\_\_

Osoba odpowiedzialna z ramienia wnioskującego: \_\_\_\_\_  
(imię i nazwisko - tel. do osoby wypełniającej wniosek)

.....  
(podpis wnioskodawcy)

\*) niepotrzebne skreślić

## Wzór zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I

.....  
(nazwa i adres jednostki wydającej zezwolenie)

.....  
(miejscowość i data wystawienia zezwolenia)

**ZEZWOLENIE** Nr \_\_\_\_\_  
dla pojazdu nienormatywnego na okres: **miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy** \*)  
w terminie od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_

Wydane na wniosek : \_\_\_\_\_  
Z dnia \_\_\_\_\_ dla \_\_\_\_\_  
(nazwa przewoźnika dokonującego przejazd)

Na podstawie art. .... - Prawo o ruchu drogowym i ..... rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych..... Kodeks postępowania administracyjnego .....

### z e z w a l a m

**na przejazd po drodze:** \_\_\_\_\_  
(wpisać kategorię i numer drogi lub nazwę ulicy w miejscowości)

**do:** \_\_\_\_\_  
(wskazać obiekt: fabryka, zakład pracy, przetwórnia, itp.)

**pojazdu nienormatywnego, którego:**

- 3) wymiary oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych
- 4) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych przewidzianych dla dróg, po których mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,50 t.

Wydano \_\_\_\_\_ wypisów.  
(podać ilość)

Za ewentualne szkody wywołane przejazdem odpowiada przedsiębiorca na rzecz którego wydane zostało zezwolenie i osoby wykonujące transport w jego imieniu.

Przejazd po innych drogach publicznych niż wymienione w zezwoleniu należy wykonać z zachowaniem przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Za przejazd wnioskodawca został obciążony opłatą drogową, zgodnie z: art. ....

Wymieniona opłata wynosi : \_\_\_\_\_ zł.

**Pouczenie:** Od niniejszej decyzji służy odwołanie do .....  
w ..... \*\*) za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

.....  
(podpis upoważnionej osoby)

\*) Wskazać odpowiednio do złożonego wniosku

\*\*) Należy wymienić właściwe kolegium odwoławcze

**Wzór wniosku  
o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii II**

.....  
(miejscowość, data)

.....  
(nazwa i adres właściwego zarządcy drogi)  
.....

**W N I O S E K  
o wydanie zezwolenia kategorii II na przejazd pojazdu nienormatywnego  
na okres 12 miesięcy**

**Wnioskodawca:** \_\_\_\_\_

**Adres:** \_\_\_\_\_

Nr tel. \_\_\_\_\_, nr fax \_\_\_\_\_

NIP \_\_\_\_\_ REGON \_\_\_\_\_

PESEL \_\_\_\_\_

zwraca się z prośbą o wydanie zezwolenia **na przejazd w terminie od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_**  
po drogach publicznych z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad nienormatywnego  
pojazdu: wolnobieżnego, ciągnika rolniczego, przyczepy specjalnej<sup>\*)</sup>, którego:

- 1) długość, wysokość oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych,
- 2) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych przewidzianych dla danej drogi,
- 3) szerokość nie przekracza 3,50 m.

Informacje o pojeździe	<b>pojazd wolnobieżny* ciągnik rolniczy* przyczepa specjalna*</b>
Marka i typ	
Numer rejestracyjny	

**dla przedsiębiorcy (przewoźnika)** \_\_\_\_\_

**adres:** \_\_\_\_\_

Osoba odpowiedzialna z ramienia wnioskującego: \_\_\_\_\_

(imię i nazwisko - tel. do osoby wypełniającej wniosek)

.....  
(podpis wnioskodawcy)

\*) Niepotrzebne skreślić



### Wzór zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III

.....  
(nazwa i adres jednostki wydającej zezwolenie)

.....  
(miejsowość i data wystawienia zezwolenia)

#### ZEZWOLENIE Nr .....

**dla pojazdu nienormatywnego na okres 12 miesięcy**  
**w terminie od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_**

Wydane na wniosek : \_\_\_\_\_  
z dnia \_\_\_\_\_ dla \_\_\_\_\_  
(nazwa przewoźnika dokonującego przejazd)

Na podstawie art. .... - Prawo o ruchu drogowym i ..... rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych..... Kodeks postępowania administracyjnego .....

#### z e z w a l a m

**na przejazd po drogach publicznych** z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad nienormatywnego pojazdu: \_\_\_\_\_ którego:  
(wpisać wymieniony rodzaj pojazdu we wniosku)

- 1) długość, wysokość oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych,
- 2) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych przewidzianych dla danej drogi,
- 3) szerokość nie przekracza 3,50 m.

Informacje o pojeździe	<b>pojazd wolnobieżny<sup>*)</sup></b> <b>ciągnik rolniczy<sup>*)</sup></b> <b>pryczepa specjalna<sup>*)</sup></b>
Marka i typ	
Numer rejestracyjny	

Za ewentualne szkody wywołane przejazdem odpowiada przedsiębiorca na rzecz którego wydane zostało zezwolenie i osoby wykonujące transport w jego imieniu.

Przejazd po drogach publicznych należy wykonać z zachowaniem przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Za przejazd wnioskodawca został obciążony opłatą drogową, zgodnie z: art. ....

Wymieniona opłata wynosi : \_\_\_\_\_ zł.

**Pouczenie:** Od niniejszej decyzji służy odwołanie do .....  
w .....<sup>\*\*)</sup>  za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

.....  
(podpis upoważnionej osoby)

\*) niepotrzebne skreślić

\*\*) należy wymienić właściwe kolegium odwoławcze.

**Wzór wniosku  
o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III-VI**

.....  
(miejscowość, data)

.....  
(nazwa i adres właściwego zarządcy drogi)  
.....

**WNIOSEK**

**o wydanie zezwolenia kategorii: III, IV, V, VI <sup>\*)</sup> na przejazd pojazdu nienormatywnego  
na okres: 6 miesięcy, 12 miesięcy, 24 miesiące <sup>\*)</sup>**

**Wnioskodawca:** \_\_\_\_\_

**Adres:** \_\_\_\_\_

Nr tel. \_\_\_\_\_, nr fax \_\_\_\_\_

NIP \_\_\_\_\_ REGON \_\_\_\_\_ PESEL \_\_\_\_\_

zwraca się z prośbą o wydanie zezwolenia **na przejazd w terminie od dnia** \_\_\_\_\_  
**do dnia** \_\_\_\_\_ po drogach publicznych z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad  
nienormatywnego pojazdu:

		Samochód <sup>*)</sup> / ciągnik <sup>*)</sup>	Przyczepa <sup>*)</sup> / naczepa <sup>*)</sup>
1.	Marka		
2.	Numer rejestracyjny		

**którego:**

- 1) długość nie przekracza:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu
  - 23,0 m dla zespołu pojazdu
  - 30,0 m dla zespołu pojazdu o skrętnych osiach <sup>\*)</sup>
- 2) szerokość nie przekracza 3,20 m
- 3) wysokość nie przekracza 4,30 m
- 4) naciski osi i rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych <sup>\*)</sup>
- 5) rzeczywista masa całkowita nie jest większa od dopuszczalnej <sup>\*)</sup>
- 6) naciski osi nie przekraczają wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku osi pojedynczej osi napędowej do 11,50 t <sup>\*)</sup>
- 7) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych dla danej drogi <sup>\*)</sup>
- 8) rzeczywista masa całkowita nie przekracza 60 t <sup>\*)</sup>

**dla przedsiębiorcy (przewoźnika)** \_\_\_\_\_

**adres:** \_\_\_\_\_

Osoba odpowiedzialna z ramienia wnioskującego: \_\_\_\_\_

(imię i nazwisko - tel. do osoby wypełniającej wniosek)

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić

.....  
(podpis wnioskodawcy)

## Wzór zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III-VI

.....  
(nazwa i adres jednostki wydającej zezwolenie)

.....  
(miejscowość i data wystawienia zezwolenia)

### ZEZWOLENIE Nr .....

**dla pojazdu nienormatywnego**  
**na okres: 6 miesięcy, 12 miesięcy, 24 miesiące**  
**w terminie od dnia \_\_\_\_\_ do dnia \_\_\_\_\_**

Wydane na wniosek : \_\_\_\_\_  
z dnia \_\_\_\_\_ dla \_\_\_\_\_  
(nazwa przewoźnika dokonującego przejazdu)

Na podstawie art. .... - Prawo o ruchu drogowym i ..... rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych..... Kodeks postępowania administracyjnego .....

### z e z w a l a m

**na przejazd po drogach publicznych nienormatywnego pojazdu:**

		Samochód <sup>*)</sup> / ciągnik <sup>*)</sup>	Przyczepa <sup>*)</sup> /naczepa <sup>*)</sup>
1.	Marka		
2.	Numer rejestracyjny		

**którego:**

- 1) długość nie przekracza:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu
  - 23,0 m dla zespołu pojazdu
  - 30,0 m dla zespołu pojazdu o skrętnych osiach<sup>\*\*)</sup>
- 2) szerokość nie przekracza 3,20 m
- 3) wysokość nie przekracza 4,30 m
- 4) naciski osi i rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych<sup>\*\*)</sup>
- 5) rzeczywista masa całkowita nie jest większa od dopuszczalnej<sup>\*\*)</sup>
- 6) naciski osi nie przekraczają wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku osi pojedynczej osi napędowej do 11,50 t<sup>\*\*)</sup>
- 7) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych dla danej drogi<sup>\*\*)</sup>
- 8) rzeczywista masa całkowita nie przekracza 60 t<sup>\*\*)</sup>

Za ewentualne szkody wywołane przejazdem odpowiada przedsiębiorca na rzecz, którego wydane zostało zezwolenie i osoby wykonujące transport w jego imieniu.

Przejazd po drogach publicznych należy wykonać z zachowaniem przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Do zezwolenia dołącza się wykaz dróg, po których przejazd pojazdu nienormatywnego może być realizowany (dotyczy tylko zezwolenia kategorii VI)<sup>\*)</sup>

Podmiot planujący wykonanie przejazdu przez obiekt most lub wiadukt pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany zawiadomić pisemnie o terminie i trasie planowanego przejazdu właściwego dla tego mostu lub wiaduktu zarządcę drogi w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7 dzień jest ostatecznym terminem wpływu zawiadomienia do organu (dotyczy zezwolenia kategorii V i VI).

Za przejazd wnioskodawca został obciążony opłatą drogową, zgodnie z: art. ....  
Wymieniona opłata wynosi : \_\_\_\_\_ zł.

**Pouczenie:** Od niniejszej decyzji służy odwołanie do \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

.....  
(podpis upoważnionej osoby)

\*) niepotrzebne skreślić  
\*\*) wskazać odpowiednio do kategorii zezwolenia

**Wzór wniosku  
o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VII**

.....  
(miejscowość, data)

.....  
(nazwa i adres właściwego zarządcy drogi)  
.....

**WNIOSEK  
o wydanie zezwolenia na jednokrotny<sup>\*)</sup> wielokrotny<sup>\*)</sup>  
przejazd pojazdu nienormatywnego**

**Wnioskodawca:**

**Adres:**

Nr tel. \_\_\_\_\_, nr fax \_\_\_\_\_

NIP \_\_\_\_\_ REGON \_\_\_\_\_  
PESEL \_\_\_\_\_

zwraca się z prośbą o wydanie zezwolenia na przejazd *jednokrotny<sup>\*)</sup> wielokrotny<sup>\*)</sup> pojazdu nienormatywnego, dla \_\_\_\_\_ przedsiębiorcy (przewoźnika) \_\_\_\_\_*

**adres:**

**Osoba odpowiedzialna z ramienia wnioskującego:** \_\_\_\_\_

**Nadawca ładunku:** \_\_\_\_\_ nr tel./fax. \_\_\_\_\_

**Przejazd:**

**z miejscowości:** \_\_\_\_\_ **ul.** \_\_\_\_\_

województwo: \_\_\_\_\_ powiat: \_\_\_\_\_ gmina: \_\_\_\_\_

**do miejscowości:** \_\_\_\_\_ **ul.** \_\_\_\_\_

województwo: \_\_\_\_\_ powiat: \_\_\_\_\_ gmina: \_\_\_\_\_

**Ilość przejazdów** \_\_\_\_\_

**Termin przejazdu :** od dnia \_\_\_\_\_ do dnia \_\_\_\_\_

**Ładunek:** \_\_\_\_\_ o całk. ciężarze \_\_\_\_\_ t.

(rodzaj ładunku)

Przejazd: nie będzie<sup>\*)</sup> będzie<sup>\*)</sup> odbywał się w kolumnie.

Informacje o pojeździe	samochód <sup>*)</sup> / ciągnik <sup>*)</sup>	Przyczepa <sup>*)</sup> / naczepa <sup>*)</sup>
Marka i typ		
Numer rejestracyjny		
Data pierwszej rejestracji		
Masa własna		
Dopuszczalna ładowność		
Ilość osi		

**Wymiary oraz masa całkowita bez ładunku i wraz z ładunkiem:**  
maksymalna długość \_\_\_\_\_ m / \_\_\_\_\_ m

maksymalna szerokość \_\_\_\_\_ m / \_\_\_\_\_ m  
maksymalna wysokość \_\_\_\_\_ m / \_\_\_\_\_ m  
masa całkowita \_\_\_\_\_ t / \_\_\_\_\_ t

Numer osi	1	2	3	4	5	6	7	8
Liczba kół na osi								
Zaznaczyć oś napędową (X)								
Zaznaczyć oś kierowaną (X)								
Naciski osi pojazdu wraz z ładunkiem w tonach								
Naciski osi pojazdu bez ładunku w tonach								
Odległość między osiami z ład. (m.)								
Odległość między osiami bez ład. (m)								

**Zawieszenie pneumatyczne lub równoważne - TAK<sup>\*)</sup> - NIE<sup>\*)</sup>**

**Informuję, że pojazdem nienormatywnym przewożony będzie ładunek:**

- 1) który ze względu na: \_\_\_\_\_ nie może być podzielony<sup>\*)</sup>,
- 2) podzielny, lecz nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi oraz dopuszczalnej masy całkowitej<sup>\*)</sup>

.....  
(podpis wnioskodawcy)

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić

## Wzór zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III-VI

.....  
(nazwa organu wydającego zezwolenie).....  
(miejsowość i data wystawienia zezwolenia)**ZEZWOLENIE Nr \_\_\_\_\_**  
**na jednokrotny<sup>\*)</sup> wielokrotny<sup>\*)</sup> przejazd pojazdu nienormatywnego**Wydane na wniosek \_\_\_\_\_,  
z dnia \_\_\_\_\_ dla \_\_\_\_\_.

Na podstawie art. .... - Prawo o ruchu drogowym i ..... rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych..... Kodeks postępowania administracyjnego .....

**z e z w a l a m****na: jeden przejazd<sup>\*)</sup> \_\_\_\_\_ przejazdów<sup>\*)</sup> pojazdu nienormatywnego z ładunkiem:**\_\_\_\_\_  
(wpisać rodzaj ładunku)

		Samochód <sup>*)</sup> / ciągnik <sup>*)</sup>	Przyczepa <sup>*)</sup> / naczepa <sup>*)</sup>
1.	Marka		
2.	Numer rejestracyjny		
3.	Masa własna (t)		
4.	Liczba osi		

**Wymiary zespołu wraz z ładunkiem<sup>\*)</sup> bez ładunku<sup>\*)</sup>**

1.	Długość (m)	
2.	Szerokość (m)	
3.	Wysokość (m)	
4.	Masa ładunku (t)	
5.	Masa całkowita (t)	

Nr	Nacisk osi [t]	Rozstaw osi [m]
1		
2		
3		
4		
5		

**z miejscowości :** \_\_\_\_\_ woj. \_\_\_\_\_**do miejscowości :** \_\_\_\_\_ woj. \_\_\_\_\_**po drogach publicznych przez:**


---



---



---

**w okresie od dnia:** \_\_\_\_\_ **do dnia** \_\_\_\_\_

Podczas dokonywania transportu obowiązują warunki podane w niniejszym formularzu zezwolenia w pkt: \_\_\_\_\_

**WARUNKI PRZEJAZDU:**

- 1 \_\_\_\_\_
- 2 \_\_\_\_\_
- 3 \_\_\_\_\_
- 4 \_\_\_\_\_
- ... \_\_\_\_\_

Opłaty wymienione w punkcie 10 wynoszą:

**OPLATA DROGOWA**

zgodnie z załącznikiem.

**UWAGI:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Pouczenie:** Zgodnie z art. \_\_\_\_\_ k.p.a., od niniejszej decyzji stronie służy prawo do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie wniosku w terminie 14 dni od daty otrzymania zezwolenia.

.....  
(podpis upoważnionej osoby)

\*) Niepotrzebne skreślić



## UZASADNIENIE

Projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków, sposobu i trybu wydawania zezwoleń, dystrybucji ich blankietów oraz wzorów zezwoleń i innych dokumentów* stanowi realizację delegacji art. 64i ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Tym aktem prawnym minister właściwy do spraw transportu określa warunki, sposób i tryb wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych przez organy uprawnione do wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (tj. jednostki samorządu terytorialnego, naczelników urzędów celnych i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad). Przepisy *ustawy prawo o ruchu drogowym* wprowadzają siedem kategorii zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych. W tym celu do w projekcie zostały umieszczone wzory składanych wniosków o ich wydanie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego w poszczególnych kategoriach i wydawanych zezwoleń. Wzory wniosków o wydanie zezwolenia ułatwią i przyspieszą pozyskanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego (załączniki nr 1, 3, 5 i 7 do *rozporządzenia*). Natomiast wzory zezwoleń (załączniki nr 2, 4, 6 i 8 do *rozporządzenia*)

i warunki ich dystrybucji, ujedynoliją tryb wydawania i usprawnią pracę organów uprawnionych do wydania.

Przepisy *rozporządzenia* uszczegółwiają ustne zgłoszenie wnioskującego dla zezwoleń w kategorii trzeciej i czwartej wydawanych przez naczelnika urzędu celnego jeżeli pojazd wjeżdża na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto projektowane przepisy wskazują warunki wyznaczania trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz kryteria ustalania warunków przejazdu pojazdu nienormatywnego (w tym przez most lub wiadukt). Wskazane powyżej wymagania zapewnią minimalizację skutków przejazdu pojazdów nienormatywnych dla konstrukcji dróg i drogowych obiektów inżynierskich.

Przedłożony projekt *rozporządzenia* nie podlega notyfikacji, o której mowa w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) *projekt rozporządzenia* będzie udostępniony na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury – Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

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

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z następującymi podmiotami:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
- 6) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
- 7) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- 8) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 9) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
- 10) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”,
- 11) Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP,
- 12) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
- 13) Związek Powiatów Polskich,
- 14) Związek Miast Polskich,
- 15) Unia Metropolii Polskich,
- 16) Polski Kongres Drogowy,
- 17) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
- 18) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 19) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 20) Związek Gmin Wiejskich,
- 21) Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- 22) Instytut Transportu Samochodowego.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego po przeprowadzeniu uzgodnień międzyresortowych.

### 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie projektowanych przepisów nie spowoduje wydatków z budżetu państwa.

### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

### 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie *rozporządzenia* ułatwi funkcjonowanie przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową, w szczególności wykonujących przejazdy pojazdem nienormatywnym. Ułatwi uzyskiwanie i przyspieszy wydawanie zezwoleń dla przedsiębiorców. Wprowadzone siedem ich kategorii umożliwi przewoźnikom uzyskanie zezwolenia w zależności od potrzeb.

### 6. Wpływ regulacji na rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

**z dnia**

**w sprawie szczegółowych warunków i sposobu pilotowania pojazdów nienormatywnych  
oraz wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie**

Na podstawie art. 64i ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** 1. Rozporządzenie określa warunki i sposób pilotowania pojazdów, o których mowa w art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanych dalej „pojazdami”, oraz wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotowanie.

2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) 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 w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych określających warunki techniczne pojazdów dotyczy to również kolumny pojazdów nienormatywnych;
- 3) zezwolenie – zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego;
- 4) pilotowanie – zespół czynności wykonywanych na drodze przez pilotów korzystających z pojazdów wykonujących pilotaż, które mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdu;
- 5) pilot – osobę upoważnioną do wydawania poleceń i sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego, bezpośrednio odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753 i Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

- 6) pojazd wykonujący pilotowanie – odpowiednio wyposażony i oznakowany pojazd samochodowy, przy którego użyciu zabezpiecza się przejazd pojazdu lub kolumny pojazdów.

**§ 2.** 1. Pojazd, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 23,00 m,
- 2) szerokość – 3,20 m,
- 3) wysokość – 4,30 m,
- 4) masa całkowita - 60 t

– powinien być pilotowany przez jeden pojazd wykonujący pilotowanie.

2. Pojazd, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 30,00 m,
- 2) szerokość – 3,60 m,
- 3) wysokość – 4,70 m,

– powinien być pilotowany przy użyciu dwóch pojazdów wykonujących pilotowanie, poruszających się z przodu i z tyłu pojazdu.

3. Pojazdy poruszające się w kolumnie powinny być pilotowane przy użyciu dwóch pojazdów wykonujących pilotowanie, poruszających się na początku i końcu kolumny.

**§ 3.** 1. Pojazdem wykonującym pilotowanie może być pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, z wyjątkiem motocykla.

2. Pojazd wykonujący pilotowanie powinien być wyposażony w:

- 1) tablicę oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie z napisem PILOT i napisem określającym największą szerokość pojazdu pilotowanego, której wzór jest określony w załączniku do rozporządzenia;
- 2) dwa światła błyskowe barwy żółtej, widoczne ze wszystkich stron pojazdu z odległości co najmniej 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i niepowodujące oślepienia innych uczestników ruchu;
- 3) środki bezpośredniej łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi;
- 4) urządzenia nagłaśniające.

3. Pojazd wykonujący pilotowanie może być wyposażony w:

- 1) dodatkowe światło barwy białej lub żółtej samochodowej z czarnym napisem PILOT, umieszczone pod tablicą, o której mowa w ust. 2 pkt 1;
- 2) umieszczone na zewnątrz dodatkowe światło barwy białej lub żółtej selektywnej, umocowane w sposób umożliwiający zmianę kierunku świetlnego (szperacz); światło to powinno być włączane i wyłączane niezależnie od innych świateł.

4. Światła, o których mowa w ust. 2 pkt 2, powinny być umieszczone na dachu pojazdu wykonującego pilotowanie, symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu, w jednej linii z tablicą z napisem PILOT (wzór tabliczki stanowi załącznik do rozporządzenia).

§ 4. 1. Pilotowanie powinno odbywać się w sposób zapewniający bezpieczeństwo oraz zminimalizowanie utrudnień w ruchu drogowym, które mogą się pojawić podczas pilotowania pojazdów.

2. Podczas pilotowania pilot:

- 1) zapewnia właściwą organizację przejazdu pojazdów zgodnie z warunkami zawartymi w zezwoleniu;
- 2) sprawuje bezpośredni nadzór nad przejazdem pojazdów w czasie przejazdu i postoju;
- 3) kieruje ruchem drogowym w niezbędnym zakresie określonym przepisami o kierowaniu ruchem drogowym;
- 4) podejmuje decyzję o wstrzymaniu pilotowania w razie powstania istotnego utrudnienia w ruchu drogowym lub zagrożenia jego bezpieczeństwa.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

w porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI**

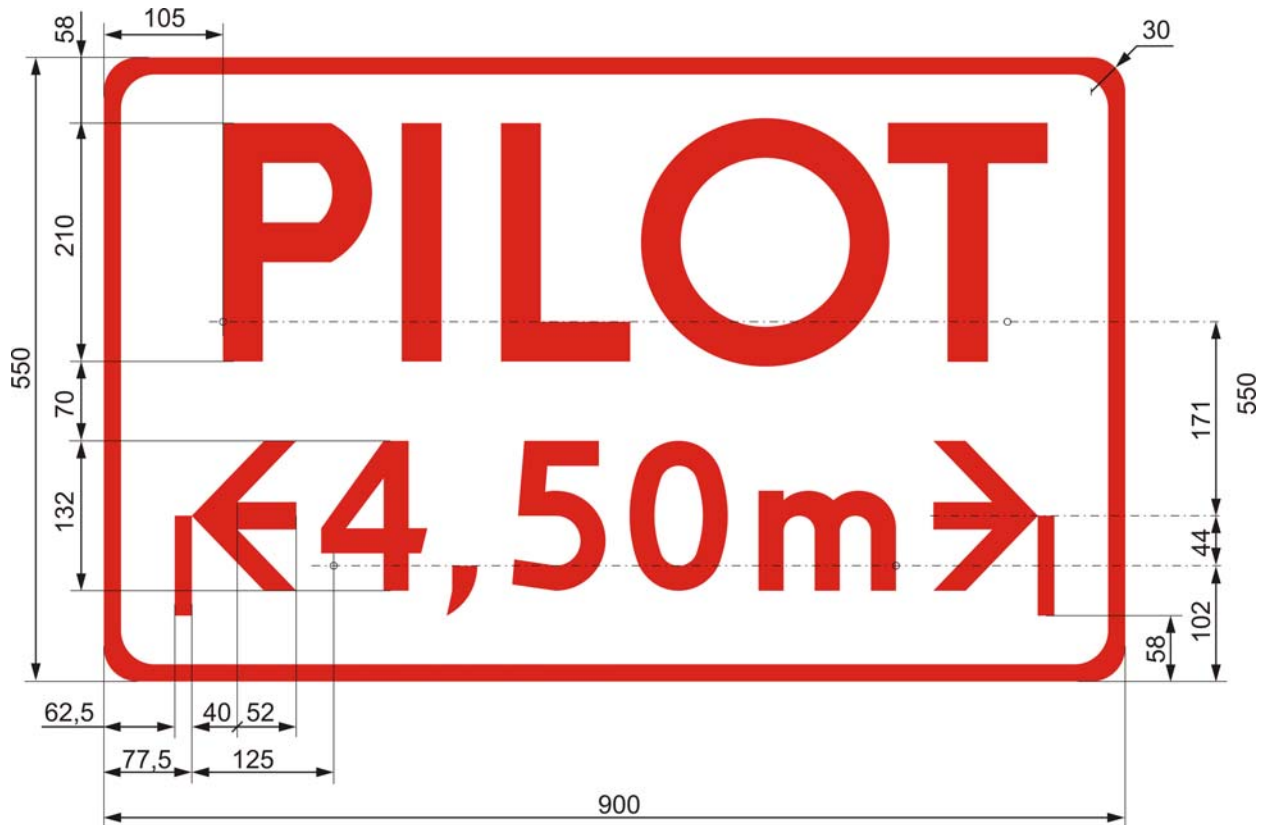
Załącznik do rozporządzenia

Ministra Infrastruktury

z dnia ... (poz. ...)

**Wzór tablicy oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie z napisem „PILOT”  
i napisem określającym największą szerokość pojazdu pilotowanego**

Wzór tablicy: tło barwy białej wykonane z materiału odblaskowego, napisy, obwódka i symbole barwy czerwonej. Napisy powinny być wykonane zgodnie z zasadami liternictwa określonymi przepisami o szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.



## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowych warunków i sposobu pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 64i ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

*Ustawa Prawo o ruchu drogowym* nakłada wymóg pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3. Projekt rozporządzenia doprecyzowuje ten obowiązek pilotowania określając, iż pojazd nienormatywny który przekracza (długość – 23,00 m, szerokość – 3,20 m, wysokość – 4,30 m. lub masę całkowitą – 60 t) powinien być pilotowany przez jeden pojazd wykonujący pilotowanie. Natomiast jeżeli przekracza długość – 30,00 m, szerokość – 3,60 m lub wysokość – 4,70 m, to powinien być pilotowany przy użyciu dwóch pojazdów wykonujących pilotowanie, poruszających się z przodu i z tyłu pojazdu. Określa wyposażenie i oznakowanie pojazdu wykonującego pilotowanie, co ułatwi rozpoznawalność przejazdu tego pojazdu przez innych uczestników ruchu drogowego. Wprowadza wzór tabliczki z napisem pilot, która stanowi załącznik do projektu rozporządzenia. Wysoki poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego zapewnić będzie pilot – zgodnie z definicją zawartą w *ustawie* – osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa i minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu takiego pojazdu. Pilotowi ustawa nadaje uprawnienia do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, a przepisy projektu rozporządzenia konkretyzują obowiązki pilota podczas pilotowania pojazdu nienormatywnego.

*Ustawa* wprowadza w art. 129 ust. 2 pkt 14, uprawnienia Policji do pilotowania wszystkich pojazdów, z zastrzeżeniem pojazdów nienormatywnych. Oznacza to, iż pojazdy nienormatywne będą pilotowane przez pilota, niebędącego funkcjonariuszem Policji. Natomiast Policja będzie pilotowała inne pojazdy oraz nadzorowała przejazd pojazdów nienormatywnych posiadających zezwolenie kategorii VII o największych przekroczeniach dopuszczalnych parametrów technicznych pojazdów, stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu drogowego, w ramach wykonywania zadań nałożonych przepisami ust. 1 w art. 129 *ustawy*.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia będzie udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji

w sprawie szczegółowych warunków i sposobu pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.



# OCENA SKUTKÓW REGULACJI

## 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

- podmioty prowadzące działalność transportową,
- podmioty wykonujące usługi w zakresie pilotowania pojazdów nienormatywnych,
- organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego,
- zarządców dróg,
- jednostki samorządu terytorialnego.

## 2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostało przekazane w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
  - 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
  - 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
  - 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
  - 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
  - 6) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
  - 7) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
  - 8) Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego,
  - 9) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”,
  - 10) Związek Powiatów Polskich,
  - 11) Związek Miast Polskich,
  - 12) Unia Metropolii Polskich,
  - 13) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
  - 14) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
  - 15) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
  - 16) Związek Gmin Wiejskich,
  - 17) Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
  - 18) Instytut Transportu Samochodowego,
  - 19) Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
  - 20) Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

## 3. Wpływ regulacji na:

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

Wdrożenie przepisów rozporządzenia nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa. Koszty pilotowania pojazdów nienormatywnych wynikające z obowiązku wprowadzonego przepisami art. 64 ust. 1 pkt 3 ustawy będzie ponosił podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym. Natomiast koszty wyposażenia i oznakowania pojazdu wykonującego pilotaż wynikające z przepisów

– w tym stosowanie tabliczki z napisem pilot – będą stanowić wydatek podmiotu wykonującego usługi pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego;

**b) rynek pracy**

W związku z założonym wzrostem ilości wydawanych zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, w szczególności w początkowym okresie obowiązywania nowych przepisów ustawy, prawdopodobny wydaje się wzrost popytu na usługi pilotowania pojazdów nienormatywnych. Tym samym może wiązać się to z powstaniem nowych miejsc pracy w sektorze usług transportowych;

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

Nowe przepisy wprowadzą uporządkowany system pilotowania pojazdów nienormatywnych w Polsce. Podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym po wejściu przepisów ustawy w życie i powstaniu firm świadczących usługi pilotowania będzie mógł na zasadzie konkurencyjności wybrać najodpowiedniejszą firmę świadczącą usługi w tym zakresie;

**d) sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie przepisów ustawy oraz projektowanego rozporządzenia wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i porządku tego ruchu.

MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI<sup>1)</sup>

## oraz MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI

z dnia

**w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej**

Na podstawie art. 64i ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa warunki poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) organizator transportu – komórkę lub jednostkę organizacyjną Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej przygotowującą i realizującą przejazd pojazdu lub kolumny pojazdów.

**§ 3.** Na wniosek organizatora transportu trasę i warunki przejazdu określa oraz wydaje zezwolenie na przejazd drogowy:

- 1) w Policji – kierownik komórki organizacyjnej do spraw transportu komendy wojewódzkiej Policji właściwej ze względu na miejsce rozpoczęcia przejazdu;
- 2) w pozostałych służbach – kierownik komórki organizacyjnej do spraw transportu właściwej ze względu na miejsce rozpoczęcia przejazdu lub osoba odpowiedzialna za realizację tych czynności.

---

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych kieruje działem spraw wewnętrznych na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 131, poz. 919 i z 2007 r. Nr 38, poz. 245).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

**§ 4.** 1. Ruch pojazdów nienormatywnych odbywa się po zgłoszeniu przejazdu przez organizatora transportu:

- 1) w Policji – komendantom wojewódzkim Policji właściwym ze względu na trasę przejazdu;
- 2) w pozostałych służbach – kierownikom komórek organizacyjnych do spraw transportu właściwym ze względu na trasę przejazdu lub osobom odpowiedzialnym za realizację tych czynności.

2. Kierownik jednostki (komórki) organizacyjnej, o której mowa w ust. 1, wstrzymuje wykonanie przejazdu w przypadku, kiedy spowodowałby on istotne utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa.

**§ 5.** 1. Pojazd, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 23 m,
  - 2) szerokość pojazdu – 3,20 m,
  - 3) wysokość pojazdu – 4,50 m
- powinien być pilotowany przez jeden pojazd.

2. Pojazd, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 28 m,
  - 2) szerokość pojazdu – 3,60 m,
  - 3) wysokość pojazdu – 4,70 m
- powinien być pilotowany przez dwa pojazdy poruszające się z przodu i z tyłu pojazdu pilotowanego.

3. Kolumna pojazdów nienormatywnych podlega pilotowaniu przez nie mniej niż dwa pojazdy poruszające się z przodu i z tyłu pilotowanej kolumny.

**§ 6.** W okresie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej, a także w czasie prowadzenia akcji ratowniczej lub akcji związanej z przywracaniem bezpieczeństwa i porządku publicznego przepisów § 3 – 5 nie stosuje się.

**§ 7.** 1. Pilotowanie pojazdów, o których mowa w § 5, wykonują jednostki organizacyjne Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, do których należą pilotowane pojazdy.

2. Dopuszcza się pilotowanie pojazdów o których mowa w § 5 przez podmioty zewnętrzne prowadzące działalność gospodarczą w zakresie usług transportowych ładunków nienormatywnych bądź pilotowania transportów nienormatywnych, na zasadzie zlecenia.

**§ 8.** 1. O potrzebie pilotowania pojazdu lub kolumny pojazdów nienormatywnych jednostka (komórka) organizacyjna, o której mowa w § 4 ust. 1, zawiadamia:

- 1) kierownika jednostki organizacyjnej szczebla wojewódzkiego lub okręgowego, właściwego ze względu na miejsce rozpoczęcia pilotowania, gdy trasa pilotażu przejazdu przebiega przez obszar jednego województwa lub okręgu działania,
- 2) kierownika jednostki organizacyjnej szczebla centralnego, gdy trasa pilotażu przejazdu przebiega przez obszar dwóch lub więcej województw lub okręgów działania

– w terminie nie krótszym niż siedem dni przed planowanym rozpoczęciem przejazdu.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, powinno mieć formę pisemną i zawierać w szczególności:

- 1) nazwę, adres, numer telefonu i faksu jednostki organizacyjnej, do której należą pojazdy, które będą pilotowane;
- 2) liczbę pojazdów;
- 3) numery rejestracyjne pojazdów;
- 4) rodzaj przewożonych ładunków;
- 5) gabaryty pojazdów nienormatywnych;
- 6) dane personalne i kontaktowe osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za organizację przewozu;
- 7) harmonogram przejazdu, zawierający w szczególności:
  - a) miejsca, adresy, daty i godziny rozpoczęcia i zakończenia pilotowania,
  - b) numery dróg oraz nazwy ulic w miastach, po których będzie odbywał się przejazd,
  - c) godziny przejazdu przez większe miasta i przez granice województw,
  - d) miejsca i czas planowanych postojów.

**§ 9.** Pojazdem pilotującym powinien być:

- 1) oznakowany pojazd samochodowy Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej lub jednostki ochrony przeciwpożarowej;
- 2) inny pojazd spełniający wymagania określone w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie pojazdów wykonujących pilotaż (Dz. U. Nr 110, poz. 1165).

**§ 10.** 1. Pilotowanie jako zespół czynności wykonywanych na drodze ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu podczas trwania przejazdu pojazdu lub kolumny pojazdów oraz w miejscach postoju.

2. Pilot jest osobą upoważnioną do wydawania poleceń i sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego, bezpośrednio odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu.

3. Zadania, o których mowa w ust. 1, pilot realizuje w szczególności przez:

- 1) właściwą organizację przejazdu;

- 2) bezpośredni nadzór nad pojazdami w czasie ich przejazdu i postoju;
- 3) kierowanie ruchem drogowym według zasad określonych w odrębnych przepisach.

**§ 11.** W sytuacji, kiedy zaistnieje nieprzewidziane, istotne utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa, pilotowanie pojazdów należy przerwać. Decyzję o przerwaniu i wznowieniu pilotowania pojazdów podejmuje pilot.

**§ 12.** Planowany postój pojazdów nienormatywnych powinien odbywać się poza jezdnią i poboczem drogi.

**§ 13.** Rozporządzenie wchodzi w życie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>3)</sup>

MINISTER  
SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministrów Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Sprawiedliwości z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1454).

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

Niniejszy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 64i ust. 3 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który w art. 1 pkt 9 przewiduje nowelizację art. 64 ust 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), w zakresie delegacji przewidzianej w tym przepisie.

Tym samym, w przypadku, gdyby nie przygotowano nowego projektu rozporządzenia, nie byłoby w systemie prawa aktu wykonawczego. Dlatego też, poprawnym legislacyjnie rozwiązaniem w tym zakresie jest przygotowanie przepisów wykonawczych na podstawie art. 64i ust. 3, w brzmieniu proponowanym w art. 1 pkt 9 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Niniejszy projekt rozporządzenia ma na celu jedynie zapobieżenie powstaniu, w opisanym powyżej stanie prawnym, luki prawnej w zakresie możliwego braku stosownych przepisów wykonawczych.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1) Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

- a) Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Biuro Ochrony Rządu, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Centralne Biura Antykorupcyjnego, Straż Graniczna, Służba Więzienna, Służba Celna oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej,
- b) podmioty prowadzące działalność transportową,
- c) organy uprawnione do kontroli drogowej.

### 2) Konsultacje społeczne

Dotychczas nie przeprowadzono żadnych konsultacji.

### 3) Wpływ regulacji na:

#### **a) sektor finansów publicznych w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia nie spowoduje wydatków z budżetu państwa oraz przychodów;

#### **b) rynek pracy**

Nie przewiduje się wpływu na rynek pracy;

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki;

#### **d) sytuację i rozwój regionalny**

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

### 4) Korzyści społeczne

Wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia i zaproponowane zmiany usprawnią procedury wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych służbom podległym Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrowi Sprawiedliwości.



**5) Wstępna opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej**

Projekt nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

14/04/EP