|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Rafał Weber Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl. | **Data sporządzenia18.12.2019****Źródło:** Prawo UEWykonanie wyroku TSUE**Nr w wykazie prac** **UC 8** |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych) orzekł, iż nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na podstawie przepisów art. 3 i 7 *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*, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r., w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do tej dyrektywy 96/53.Wyrok TSUE dotyczy kwestii przekroczenia przez pojazdy ciężkie jednego z parametrów możliwych do naruszenia tj. nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t TSUE uznał obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku osi do 11,5 t za sprzeczny z przepisami ww. *dyrektywy Rady 96/53/WE*.W związku z powyższym konieczne jest podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do usunięcia niezgodnych z prawem unijnych przepisów krajowych. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków**
 |
| Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany:1. **Zmiany w *ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.)***:
	* 1. uchylenie delegacji ustawowych do wydania rozporządzeń ograniczających ruch na drogach krajowych i wojewódzkich do 10 i 8 t;
		2. wprowadzenie przepisu wdrażającego art. 7 dyrektywy 96/53 – określenie przypadków, gdy będzie można wprowadzić na drogach publicznych ograniczenia w ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, za wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA, gdy stan techniczny uniemożliwia poruszanie się pojazdów ciężkich:
* znakami drogowymi albo
* przepisami miejscowymi (uchwałami organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego) dla dróg zarządzanych przez samorząd.

Co do zasady wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia 2 przesłanek:* stan techniczny drogi uniemożliwiający poruszanie się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,
* okoliczność, w której droga będzie przebiegać przez lub w pobliżu obszarów i obiektów budowlanych szczególnie narażonych na ruch ciężki np. obszary parków narodowych, obszar Natura 2000, rezerwaty przyrody, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej; obszary górnicze, terenach zagrożonych ruchami masowymi ziemi, obszary na których znajdują się wyjścia z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat;
	+ 1. wprowadzenie wyjątków od możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t, zarówno o charakterze przedmiotowym (np. drogi wybudowane ze środków UE, drogi będące w transeuropejskiej sieci drogowej), jak i podmiotowym (np. pojazdy służb mundurowych, autobusy);
		2. zakazy ruchu pojazdów o nacisku do 11,5 t będą wprowadzane przez zarządcę drogi za pośrednictwem znaków albo w drodze uchwały podejmowanej przez organ stanowiący właściwej jednostki samorządu terytorialnego;
		3. wyłączenie dróg publicznych gruntowych z ruchu pojazdów ciężkich tzn. na tych drogach dopuszczony będzie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t;
		4. wprowadzenie kary administracyjnej za naruszenie ww. zakazu ruchu w wysokości uzależnionej od procentu przekroczenia nacisku (od 5 do 15 tys. zł). Kary wymierzać w ramach kontroli ruchu takich pojazdów Inspekcja Transportu Drogowego, Policji, Straży Granicznej, straży gminnej (miejskiej), naczelnik urzędu celno-skarbowego albo zarządca drogi;
		5. dodanie przepisów o kontroli przestrzegania zakazu.
1. **Zmiany w *ustawie z dnia 20 czerwca 1990 r.– Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.)*:**
	* 1. zmiana definicji pojazdu nienormatywnego;
		2. zmiany w zakresie zasad wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego i kar dla pojazdów nienormatywnych:
		3. usunięcie kategorii I zezwoleń, w tym opłat dla niej i kar za jej brak;
		4. zmiany w zakresie innych kategorii w odniesieniu do nacisku osi 11,5 t, tzn. wykreślenie z zezwoleń nacisków osi poniżej 11,5 t;
		5. ustanowienie nowej proporcjonalnej siatki kar za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia obecnej kategorii VII, czyli najcięższych pojazdów (od 10 do 20 tys. zł.).
2. **Zmiany w *ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.) o transporcie drogowym*:**

Wprowadzenie w zadaniach Inspekcji Transportu Drogowego możliwości kontrolowania przestrzegania przepisów o zakazie poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś na zasadach określonych w ustawie o drogach publicznych.1. **Zmiany w *ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. 2383):***

Przewiduje się wprowadzenie dodatkowego kryterium oceny wniosków o dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych tzn. w ramach podnoszenia standardów technicznych dróg – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.1. **Wprowadzenie przepisów przejściowych oraz dostosowujących:**
2. wprowadzenie przepisów, które będą skutkować umorzeniem postępowań w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego lub kary za brak tego zezwolenia, w zakresie niezgodnym z wyrokiem TSUE (umorzenie postępowań w całości jeśli dotyczą one wyłącznie kwestii nacisku na oś albo umorzenie postępowań w części, jeśli ich przedmiotem są również inne kwestie np. wymiary pojazdu lub jego masa);
3. dostosowanie wysokości kar za brak zezwolenia obecnej kategorii VII (pojazd posiadający nacisk osi powyżej 11,5 t), tak aby wysokość kary była liczona od dopuszczalnego nacisku na oś o wartości 11,5 tony (a nie jak dotychczas 8 albo 10 t);
4. umożliwienie wznowienia postępowań w sprawie nałożonych kar pieniężnych za przejazd pojazdu nienormatywnego w celu umożliwienia zwrotu kar sprzed wyroku TSUE na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od wejścia w życie ustawy.

Efektem projektu będzie wdrożenie wyroku TSUE tj. zapewnienie poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t w Polsce bez konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego.*Dyrektywa Rady 96/53/WE* nie obliguje państw członkowskich do dostosowania dróg publicznych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t tylko do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu, co znalazło odzwierciedlenie w wyroku TSUE. Tym samym projektowane przepisy ustawy nie wymagają od zarządców dróg publicznych dostosowania dróg publicznych (ich przebudowy/rozbudowy/remontu) do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Natomiast w przypadku gdy na danej drodze publicznej nastąpi zwiększenie ruchu ww. pojazdów ciężkich wówczas może, ale nie musi istnieć konieczność przeprowadzania częstszych remontów tych dróg lub ich odcinków. Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków.Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:Dokonanie ww. zmian ustawowych jest konieczne w celu usunięcia niezgodnych z prawem unijnych przepisów krajowych i nie może zostać zrealizowane w inny sposób. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| W państwach członkowskich UE *dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym* została wdrożona.Ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t jest dozwolony z reguły na wszystkich drogach w danym kraju. Jednakże możliwe jest stosowanie ograniczeń w ruchu pojazdów do 11,5 t na niektórych odcinkach dróg. Ograniczenia mogą zostać wprowadzone przez władze lokalne na ich lokalnej sieci drogowej, jak również mogą wynikać z zastosowania odpowiednich znaków drogowych zakazujących poruszania się pojazdów ciężkich. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) | 1 | Zgodnie z *ustawą o drogach publicznych* | W wyniku wejścia w życie przepisów ustawy ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t będzie dopuszczony na wszystkich drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Zmniejszy się ilość wydawanych przez GDDKiA zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych.  |
| Pozostali zarządcy dróg publicznych | 2807, | Zgodnie z *ustawą o drogach publicznych* | Ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t będzie dopuszczony na wszystkich drogach publicznych o ile nie zostaną wprowadzone ograniczenia w ruchu tych pojazdów zgodnie z przepisami *ustawy o drogach publicznych*. Zakazy będą wprowadzane przez zarządcę drogi publicznej za pośrednictwem znaku drogowego albo będą ustanowione w drodze uchwały przez właściwą radę gminy (miasta) albo radę powiatu.Jednocześnie w przypadku zwiększenia na danej drodze publicznej natężenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t w wyniku którego może nastąpić szybsza degradacja drogi i w związku z tym może, ale nie musi zaistnieć konieczność przeprowadzania przez zarządcę drogi częstszych remontów tych dróg. Niemniej jednak nie jest możliwe oszacowanie ilości takich dróg, gdyż to samorząd samodzielnie będzie wprowadzał zakazy ruchu takich pojazdów ciężkich w ściśle określonych w *ustawie o drogach publicznych* przypadkach. Zatem nie jest znana obecnie ilość kilometrów dróg publicznych, na których zostaną wprowadzone takie zakazy przez samorząd.W wyniku zmian zmniejszy się ilość wydawanych zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. |
| Organ stanowiący gminy, powiatu  | ogólnie | Zgodnie z *ustawą o samorządzie gminnym* oraz *ustawą o samorządzie powiatowym*. | Możliwość wprowadzania zgodnie z przepisami *ustawy o drogach publicznych* zakazu w poruszaniu się pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t poprzez wydawanie odpowiednich uchwał.  |
| Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD) oraz wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego (WITD), inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (inspektorzy ITD.) | 17 | Zgodnie z *ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* | Projektowane przepisy nie przewidują zwiększenia zadań kontrolnych GITD. GITD i WITD będą nadal, tak jak obecnie, w drodze decyzji administracyjnej nakładać kary pieniężne, z tym że będzie to kara za naruszenie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t. Zaś inspektorzy ITD będą nadal, tak jak jest obecnie, kontrolować pojazdy pod względem przestrzegania przepisów o nacisku osi. Zmianie ulega jedynie podstawa prawna do przeprowadzenia kontroli, gdyż inspektorzy ITD będą kontrolowali przestrzeganie przepisów o zakazie poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t na zasadach określonych w *ustawie o drogach publicznych.* Natomiast sam sposób przeprowadzania kontroli pozostaje bez zmian. |
| Inne niż Inspekcja Transportu Drogowego organy kontrolne uprawnione do kontroli nacisków i karania:l) Policja;2) Służba Celno-Skarbowa;3) Straż Graniczna;4) osoby działające w imieniu zarządcy drogi z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  | ogólnie | Zgodnie z *ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* | Jw. Projektowane przepisy nie przewidują zwiększenia zadań kontrolnych:1) Policji;2) Służby Celno-Skarbowej;3) Straży Granicznej;4) osób działających w imieniu zarządcy drogi z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie ww. podmioty również kontrolują przestrzeganie przepisów w zakresie nacisków na oś jak i nakładają stosowne kary pieniężne.  |
| Straże gminne | 490 straży (w tym 409 straży miejskich i 81 straży gminnych). | Portal samorządowy.pl Zgodnie z *ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych*  | Zadania kontrolne w zakresie nacisków na oś projekt ustawy powierza również strażnikom gminnym (miejskim). Wynikające z projektowanych przepisów *ustawy o drogach publicznych* zakazy poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t będą ustanawiane przede wszystkim poprzez właściwego zarządcę drogi za pośrednictwem znaku drogowego lub przez właściwą rada gminy (miasta) albo radę powiatu w drodze uchwały. Straż gminna (miejska) została wskazana jako dodatkowa służba mogąca kontrolować przestrzeganie przepisów *ustawy o drogach publicznych* w zakresie nacisku na oś. Przy czym zakazy poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t będą ustanawiane samodzielnie przez właściwego zarządcę drogi za pośrednictwem znaku drogowego lub przez właściwą radę gminy (miasta) albo radę powiatu w drodze uchwały. Jednocześnie przedmiotowe kontrole będą realizowane również przez inne służby (m.in. inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, Policję), które już obecnie przeprowadzają kontrole w zakresie nacisku osi. Zaś straż gminna będzie miała jedynie możliwość przeprowadzania takich kontroli i będzie mogła ją wykonywać jeśli zaistnieje taka potrzeba na terenie gminy czy miasta w której funkcjonuje straż gminna (miejska). Nie jest zatem możliwe oszacowania wpływu regulacji na obciążenie pracą strażników gminnych w zakresie kontroli przestrzegania przepisów *ustawy o drogach publicznych*. |
| Przedsiębiorcy realizujący transport drogowy  | ogólnie | Zgodnie z *ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* | Projektowane przepisy pozytywnie wpłyną na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na realizacji transportu drogowego niezależnie od przewożonego towaru wykonywaną pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Nastąpi likwidacja obowiązku uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zakresie nacisku na oś do 11,5 t i tym samym nie będą również nakładane kary z tego tytułu wynikające obecnie z przepisów *ustawy Prawo o ruchu drogowym.*  |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Zgodnie z art. 5 z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, zostanie skierowany do następujących podmiotów: * + 1. Polski Kongres Drogowy;
		2. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
		3. Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
		4. Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
		5. Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
		6. Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
		7. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
		8. Związek Powiatów Polskich;
		9. Związek Województw RP;
		10. Unia Metropolii Polskich;
		11. Związek Miast Polskich;
		12. Związek Gmin Wiejskich,
		13. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
		14. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
		15. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
		16. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego;
		17. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
		18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
		19. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska;
		20. Instytut Transportu Samochodowego;
		21. Autostrada Wielkopolska SA;
		22. Gdańsk Transport Company SA;
		23. Stalexport Autostrada Małopolska SA.

**Projekt ustawy zostanie również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.****Ww. termin konsultacji publicznych** został podyktowany koniecznością pilnego **wykonania wyroku TSUE. Zgodnie z harmonogramem prac legislacyjnych przedstawionym KE ustawa powinna wejść w życie w kwietniu 2020 r.** Wyniki konsultacji publicznych oraz opiniowania zostaną przedstawione w raporcie dołączonym do niniejszej oceny. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z …… r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Wydatki ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Saldo ogółem** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Źródła finansowania  |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Przepisy projektowanej ustawy nie przewidują wprost konieczności wydatkowania środków publicznych. Wydatki budżetu państwa, o ile się pojawią jako efekt projektowanych przepisów, będą finansowane w ramach limitu wydatków przewidzianego corocznie w ustawie budżetowej we właściwej części budżetowej.Wydatki związane z koniecznością częstszych remontów dróg publicznych niedostosowanych do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, na których nie zostaną wprowadzone ograniczenia w ruchu takich pojazdów i o ile się pojawią, będą pokrywane z budżetów zarządców dróg. Jednakże powyższe wydatki są konsekwencją wyroku TSUE. Jednakże na marginesie można zauważyć, że ułatwiony przewóz towarów może wpłynąć na rozwój istniejących oraz pojawianie się nowych przedsiębiorstw, a tym samym zwiększony przychód jednostek samorządu terytorialnego z podatków zarówno lokalnych jak i udziału w podatku CIT. Ponadto w przypadku dróg powiatowych i gminnych wprowadza się dodatkowe kryterium oceny wniosków o dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych tzn. w ramach podnoszenia standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych – dostosowanie drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Dzięki temu zadania te uzyskają ułatwienie w ubieganiu się o środki z Funduszu, a tym samym konsekwencje prawodawstwa unijnego zostaną w znacznej części dofinansowane przez SP w ramach funkcjonujących mechanizmów.Konsekwencją braku zezwoleń na przejazdy pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t jest brak wpływów z opłat za ich wydanie oraz kar za brak takich zezwoleń dla organów ich wydających. Powiązane z tym jest jednoczesny brak konieczności ponoszenia wydatków związanych z nabywaniem druków zezwoleń i zmniejszonym nakładem pracy (mniejsze koszty administracyjne). Skutki finansowe tego działania są trudne do oszacowania ze względu na brak danych odnośnie zezwoleń i kar dotyczących takich pojazdów. Jednakże powyższe jest konsekwencją wyroku TSUE i nie ma możliwości zrealizowania zakładanego celu w inny sposób niż proponowany w projektowanej ustawie. W zakresie zezwoleń wydawanych przez GDDKiA tzn. zezwoleń kategorii IV-VII w latach 2015-2018 w GDDKiA (Centrala oraz 16 oddziałów) wydano łącznie odpowiednio: 13.503, 11.108, 11.904 i 11.753 zezwoleń kategorii IV, V, VI i VII. Wpływy z tytułu uiszczonych opłat w całej GDDKiA wynosiły odpowiednio: 18.197,7 tys. zł, 14.550,4 tys. zł, 15.701,2 tys. zł oraz 11.938,2 tys. zł. Zgodnie z art 140aa *ustawy Prawo o ruchu drogowym* za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, o którym mowa wart 64 ust. 1 pkt 1, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej. Z danych przekazanych przez GITD wynika, że w latach 2013-2018 [do 30 czerwca] ITD, na podstawie art. 140aa ust 1 i 2 ustawy prawo o ruchu drogowym wydawała odpowiednio 1.715, 2.308, 1.801, 1.309, 1.216 i 459 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za przejazd po drogach krajowych na terenie Polski pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakładając przy tym kary w łącznej wysokości odpowiednio: 9.498,5 tys. zł, 12.135 tys. zł, 9.864,5 tys. zł, 7.299 tys. zł, 6.941 tys. zł oraz 2.442 tys. zł.Ponadto, w tym samym okresie ITD na podstawie przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym nałożyło odpowiednio 640, 2.421, 2.379, 2.770, 2.199 oraz 789 mandatów karnych podczas kontroli ważenia pojazdów przeprowadzonych na drogach krajowych o ograniczonym nacisku osi (8t i 10t] -na łączne kwoty odpowiednio 174,4 tys. zł, 766 tys. zł, 714,9 tys. zł, 798,3 tys. zł, 617,3 tys. zł oraz 225 tys. zł. W tym samym zakresie wydano odpowiednio 1.414, 1.807, 1.480, 1.072, 664 oraz 201 decyzji administracyjnych na łączne kwoty odpowiednio 8.410 tys. zł, 10.630 tys. zł, 8.511 tys. zł, 6.263 tys. zł, 4.048 tys. zł oraz 1.295 tys. zł..Należy podkreślić, że powyższe dane dotyczą zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych różnych kategorii, które były wydawane na różne przekroczone parametry nie tylko nacisk osi. Podobne zastrzeżenie dotyczy wskazanych kar za przejazdy pojazdów nienormatywnych. Z uwagi na powyższe, a w szczególności fakt, że zarówno zezwolenia jak i kary dotyczyły łącznie kilku parametrów przekroczenia a obecne przepisy nie określają części składowej za każde przekroczenie nie ma możliwości wyselekcjonowania z powyższych danych tych dotyczących jedynie przekroczenia nacisku pojedynczej osi zawierającego się w przedziale do 11,5 tony na oś. Nie jest możliwe przedstawienie w ujęciu pieniężnym utraty wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu likwidacji zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Należy bowiem zauważyć, że projektowaną ustawą likwidowane jest zezwolenie kategorii I, które dotyczy wyłącznie przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednakże zezwolenie to wydawane jest przez poszczególnych zarządców dróg samorządowych na przejazd ww. pojazdów ciężkich po drogach samorządowych. Resort infrastruktury nie posiada informacji w zakresie ilości wydanych zezwoleń kategorii I jak i uzyskanych z tego tytułu wpływów. Jedyne informacje w zakresie wpływów z zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, posiadane przez MI z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczą zezwoleń kategorii IV-VII, które wydawane są w związku z przekroczeniem przez pojazd również innych wymagań technicznych tzn. szerokości, wysokości. Zatem nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie i wyodrębnienie ile z tych zezwoleń było wydanych jedynie w związku z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku osi.Jednocześnie nie przewiduje się redukcji etatów czy w GDDKiA czy też samorządach w związku z brakiem konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. z uwagi na fakt, iż zarządcy dróg publicznych wykonują szereg zadań wynikających z *ustawy o drogach publicznych*, a wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego stanowiło niewielki ułamek zadań przez nich realizowanych. Również trudne jest do oszacowania koszty związanych z oznakowaniem dróg publicznych w związku z wprowadzeniem zakazów ruchu pojazdów ciężkich, gdyż decyzja o wprowadzeniu zakazu, w wyniku której będzie konieczne ustawienie znaku drogowego jest autonomiczną decyzją danej jednostki samorządu terytorialnego. Zatem nie jest znana obecnie ilość kilometrów dróg publicznych na których zostaną wprowadzone takie zakazy przez samorząd. Tym bardziej nie jest możliwe podanie ilości wprowadzonych, po wejściu w życie ustawy, zakazów ruchu. Z informacji posiadanych z GDDKiA orientacyjny koszt ustawienia znaku zakazu B-19 to 250,00 zł brutto a znaku F-6 to 600,00 zł brutto.Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, karę pieniężną za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej w wysokości:* + 1. 1500 zł - za brak zezwolenia kategorii I (kategoria ta w projekcie ustawy jest likwidowana)
		2. 5000 zł - za brak zezwolenia kategorii III-VI;
		3. za brak zezwolenia kategorii VII:
	1. 500 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,
	2. 2000 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,
	3. 15 000 zł - w pozostałych przypadkach;.

Natomiast projekt ustawy przewiduje iż za:* naruszenie zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t albo
* naruszenie zakazów w zakresie nacisków wynikających z umów międzynarodowych albo
* przekroczenie dopuszczalnego nacisku na oś na drodze gruntowej

wymierza się w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości:* + 5 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%;
	+ 10 000 zł - gdy nacisk osi przekracza dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%;
	+ 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.

Wskazane w ww. przepisie wysokości kar pieniężnych zostały uzależnione od procentu przekroczenia nacisku osi. Im większy procent przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi na danej drodze lub jej odcinku tym kara pieniężna jest wyższa.Ponadto projekt ustawy przewiduje, iż przekroczenie dopuszczalnej wartości nacisku osi ustala się jako różnicę między naciskiem osi danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku, stwierdzonym przez kontrolującego, a dopuszczalną wartością nacisku określoną w uchwałach samorządu lub umowach międzynarodowych. Przepis ten ma na celu jednoznaczne określenie w jaki sposób kontroler podczas przeprowadzania kontroli powinien ustalać przekroczenie nacisku osi.Jednocześnie projekt ustawy przewiduje, iż przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej nie bierze się pod uwagę zakresu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t. Przepis ten ma na celu zapobiegniecie podwójnemu karaniu w przypadku pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 11,5 t. Pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jest w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojazdem nienormatywnym gdyż przekracza warunki dla pojazdów określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U z 2016 r. poz. 2022, ze zm.). Zatem pojazd o nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t jako pojazd nienormatywny będzie podlegał, w zakresie, w którym nastąpiło przekroczenie nacisku ponad 11,5 t, sankcji określonej w art. 140ab *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.*Projekt ustawy* wprowadza przepis regulujący kwestię wzruszenia ostatecznych decyzji w sprawie kar nałożonych za przejazd pojazdu nienormatywnego, które zostały wydane na podstawie przepisów uznanych następnie za niegodne z dyrektywą 96/53/WE w orzeczeniu TSUE. Oszacowanie skutków finansowych jest niemożliwe, gdyż nie istnieją dane w zakresie przekroczenia samych nacisków na oś z uwagi na obecną konstrukcją przepisów zakładającą połączenie kilku parametrów w jednym dokumencie. Maksymalna wysokość zwrotów będzie równa wysokości wszystkich kar nałożonych za brak zezwolenia kategorii I, IV i VI. |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz obywateli i gospodarstwa domowe, sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych**
 |
| Skutki |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym(w mln zł, ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa |  |  |  |  |  |  |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| (dodaj/usuń) |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Projektowane przepisy wpłyną pozytywnie na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na realizacji transportu drogowego. Na przejazd pojazdu o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t nie będzie trzeba uzyskiwać zezwoleń. Tym samym nastąpi uproszczenie procedur administracyjnych i zmniejszenie liczby wydawanych dokumentów w przypadku poruszania się po polskich drogach pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Ułatwienie działalności gospodarczej będzie wynikać zarówno z oszczędności finansowych (trudnych do oszacowania z uwagi na fakt, że decyzja o wyborze konkretnej trasy przejazdu należy do przedsiębiorcy) związanych z brakiem konieczności uzyskiwania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, jak i możliwości prowadzenia transportu towarów pojazdami o takim nacisku z niewielkimi ograniczeniami. |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Przedsiębiorcy jako właściciele pojazdów wykonujących przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. skorzystają z proponowanych rozwiązań, co ułatwi im prowadzenie działalności gospodarczej w wyniku uproszczenia procedur administracyjnych i zmniejszenia liczby wydawanych dokumentów. Ułatwienie działalności gospodarczej będzie wynikać zarówno z oszczędności finansowych (trudnych do oszacowania) związanych z brakiem konieczności uzyskiwania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, jak i możliwości prowadzenia transportu towarów pojazdami o takim nacisku z niewielkimi ograniczeniami. |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  |  |
| osoby niepełnosprawne i osoby starsze |  |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Wejście w życie projektowanych zmian będzie miało korzystny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw realizujących przewozy drogowe. Nie jest możliwe przedstawienie w ujęciu pieniężnym oszczędności po stronie przedsiębiorców z tytułu likwidacji zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Projektowaną ustawą likwidowane jest zezwolenie kategorii I, które dotyczy wyłącznie przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednakże zezwolenie to wydawane jest przez poszczególnych zarządców dróg samorządowych na przejazd ww. pojazdów ciężkich po drogach samorządowych. Resort infrastruktury nie posiada informacji w zakresie ilości wydanych zezwoleń kategorii I jak i uzyskanych z tego tytułu wpływów. Jedyne informacje w zakresie wpływów z zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, posiadane przez MI z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przedstawione w pkt 6 OSR (w zakresie wpływu na sektor finansów publicznych) dotyczą zezwoleń kategorii IV-VII, które wydawane są w związku z przekroczeniem przez pojazd również innych wymagań technicznych tzn. szerokości, wysokości. Zatem nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie i wyodrębnienie ile z tych zezwoleń było wydanych jedynie w związku z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku osi.Wejście w życie projektowanych zmian nie będzie natomiast miało wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.  |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| ☐ nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | ☐ tak☐ nieX nie dotyczy |
| X zmniejszenie liczby dokumentów X zmniejszenie liczby procedurX skrócenie czasu na załatwienie sprawy☐ inne: … | ☐ zwiększenie liczby dokumentów☐ zwiększenie liczby procedur☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy☐ inne: … |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | ☐ tak☐ nieX nie dotyczy |
| Komentarz: Przedsiębiorcy nie będą musieli ubiegać się i uzyskiwać zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych dla pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.  |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Projektowane przepisy nie mają wpływu na rynek pracy w związku z brakiem konieczności wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Nie przewiduje się zatem zmniejszenia etatów zarówno w GDDKiA jak i w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego z uwagi na szereg innych zadań i obowiązków nałożonych na zarządcę drogi ustawą o drogach publicznych. Ponadto należy zauważyć, iż nadal będą wydawane zezwolenia na przejazd podjazdu nienormatywnego zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.  |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| ☐ środowisko naturalneX sytuacja i rozwój regionalny☐ inne: DROGI PUBLICZNE | ☐ demografia☐ mienie państwowe | ☐ informatyzacja☐ zdrowie |
| Omówienie wpływu | Wejście w życie projektowanych zmian będzie miało korzystny wpływ na sytuację i rozwój regionalny, gdyż możliwy będzie dojazd pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t bez zezwolenia np. do terminali logistycznych, czy przeładunkowych. Zwiększony rozwój transportu pojazdami o takim nacisku osi pozwoli na lepsze skomunikowanie pomiędzy regionami i może spowodować rozwój działalności gospodarczej wymagającej takie transportu.Odnosząc się do wpływu projektowanej regulacji na drogi publiczne należy wyjaśnić, iż zgodnie z danymi GUS (stan na 31 grudnia 2017 r.) dróg publicznych w Polsce jest ogółem 422 302,8 km, w tym:1. dróg krajowych jest 19 410,2 km;
2. dróg samorządowych jest 402 892,6 km.

W zakresie dróg krajowych - obecnie sieć dróg krajowych, które są dopuszczone do ruchu pojazdów o nacisku do 11,5 t/oś wynosi ok. 54% sieci dróg krajowych w Polsce. Przy czym należy zauważyć, iż drogi krajowe, mimo że stanowią tylko ok. 5% dróg w sieci dróg publicznych (ok. 19 410,2 km), przenoszą aż 60% całego ruchu drogowego (czyli drogi samorządowe, stanowiące ok. 95% dróg publicznych, przenoszą tylko 40% ruchu drogowego). W związku z tym również ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t odbywa się zasadniczo po sieci dróg krajowych.W związku z powyższym, obecnie odsetek sieci dróg publicznych w Polsce, na których dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t wynosi ok. 3% i są to drogi krajowe. Natomiast w zakresie dróg samorządowych należy zauważyć, iż zdecydowana większość dróg publicznych w Polsce to drogi samorządowe, które liczą ok. 402 892,6 km. i tym samym stanowią ok 95% dróg publicznych w Polsce. Projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami ww. dyrektywy, przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowejdo 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Jedynym ustawowo określonym wyjątkiem są drogi gruntowe, po których dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t. Obecnie w Polsce jest nadal ok. 122 658 km dróg publicznych o nawierzchni gruntowej (stanowią ok. 29% wszystkich dróg publicznych w Polsce). Drogi te nie spełniają żadnych wymogów nośności, ze względów bezpieczeństwa dla samych kierujących tymi pojazdami nie powinien odbywać się na nich również ruch pojazdów ciężkich. Ponadto nie jest możliwe otwarcie tych dróg do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, gdyż pojazdy te nie miałyby fizycznej możliwości często przejechania taką drogą (zaklinowanie pod obiektem inżynierskim np. wiaduktem). Zatem 29% gruntowych dróg publicznych będzie ustawowo wyłączonych z ruchu ww. pojazdów ciężkich. Dodatkowo *projekt ustawy* przewiduje możliwość wprowadzenia zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t:* po określonej drodze publicznej lub jej odcinku – wówczas zakaz wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego,
* w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki – wówczas zakaz ustanawia właściwa rada gminy (miasta) albo rada powiatu w drodze uchwały.

Jednocześnie *projekt ustawy* przewiduje, iż wprowadzenie zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie uzależnione od łącznego spełnienia dwóch przesłanek:* stanu technicznego drogi uniemożliwiającego poruszanie się pojazdów ciężkich tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t oraz
* okoliczności, w której droga przebiega przez lub w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na który ruch pojazdów ciężkich może wywierać szczególnie negatywny wpływ np. droga lub jej odcinek przebiega lub jej przebieg graniczy z obszarem, na którym znajduje się forma ochrony przyrody, lasem ochronnych.

Konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ma po pierwsze na celu ograniczenie możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich z uwagi zarówno na stan techniczny danej drogi lub jej odcinka, jak i inne negatywne konsekwencje wynikające z  ruchu tych pojazdów dla otoczenia lub samej drogi. Po drugie, zaproponowane rozwiązanie ograniczające możliwość wprowadzania zakazu poruszania się po danej drodze lub drogach publicznych pojazdów o dopuszczalnym nacisku poniżej 11,5 t będzie zgodne z art. 7 *dyrektywy Rady 96/53/WE.*Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się, iż po wejściu w życie ustawy, co do zasady dróg publicznych w Polsce, po których dopuszczony będzie ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t będzie do 299 644 km co stanowić będzie ok. 70% wszystkich dróg publicznych w Polsce (z 422 302 km wszystkich dróg publicznych odejmujemy 122 658 km dróg publicznych gruntowych). Natomiast niezależnie od powyższego samorządy będą mogły wprowadzać dodatkowe ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek. Przy czym konieczność spełnienia jednocześnie minimum dwóch przesłanek ograniczy możliwości stosowania zakazów ruchu pojazdów ciężkich jedynie do tych dróg publicznych lub ich odcinków, na których faktycznie nie powinien odbywać się ruch pojazdów ciężkich. Jednocześnie w przypadku zwiększenia na danej drodze publicznej natężenia ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. w wyniku którego nastąpi szybsza degradacja drogi – może, ale nie musi zaistnieć konieczność przeprowadzania przez zarządcę drogi częstszych remontów tych dróg. Niemniej jednak nie jest możliwe oszacowanie ilości takich dróg, gdyż w ściśle określonych w ustawie o drogach publicznych przypadkach samorząd będzie mógł wprowadzić zakazy ruchu takich pojazdów ciężkich. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Wykonanie projektowanych przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanej ustawy. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak. |