



Znak sprawy: DTD-2.0530.1.2019

### ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123) po rozpatrzeniu petycji z dnia 27 marca 2019 r. dotyczącej nowelizacji aktów prawnych w związku z treścią wyroku Trybunału Sprawiedliwości Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C127/17 Komisja Europejska przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych) informuję co następuje.

W niniejszej petycji, mając na uwadze treść wyroku TSUE w sprawie C-127/17 wniesiono o nowelizację następujących aktów prawnych:

1. *ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r., poz. 1990, z późn. zm.),
2. *ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz.U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.),
3. *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych* (Dz. U. 764),
4. *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych* (Dz. U. 764),
5. *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

Nowelizacja wyżej wskazanych aktów prawnych jak wynika z petycji, ma spowodować realizację postulatów wskazanych w jej treści w pkt 1-14.

Odnosząc się do postulatów wskazanych w petycji należy zauważyć, iż w wyroku z dnia 21 marca 2019 r. dotyczącym skargi Komisji Europejskiej przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł, iż nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczypospolita 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

*niepodlega*

POLSKA  
STULECIE OBYWATELSTWA  
NIEPODLEGŁOŚCI

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.

Należy podkreślić, iż wyrok TSUE dotyczy zezwoleń na przejazd pojazdów nienormalnych w zakresie nacisku na oś napędową do 11,5 t – i w tym właśnie zakresie resort będzie prowadził prace legislacyjne. Planowane rozwiązania legislacyjne mają na celu prawidłowe i możliwie jak najszybsze wykonanie wyroku TSUE.

Wobec powyższego zmiany dotyczące systemu zezwoleń na przejazd pojazdów nienormalnych (przedstawione w pkt 1-3 oraz 6-8 petycji) będą przedmiotem analizy w ramach prowadzonych prac wdrażających wyrok TSUE.

W odniesieniu do postulatu z pkt 4 petycji, dotyczącego wprowadzenia przepisów umożliwiających okresowe wykorzystanie ekspertyz mostowych należy stwierdzić, iż kwestie dotyczące wyłączenia materiału w konstrukcji nośnej obiektu inżynierskiego są niezwykle istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zatem ważne jest aby tego typu ekspertyzy przeprowadzane były z jak największą dokładnością i zachowaniem odpowiednich procedur i standardów.

Natomiast zmiana przepisów w zakresie systemu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormalnych w tym np. dla pojazdów specjalnych wymaga pogłębionej analizy, chociażby pod względem wpływu takich pojazdów na konstrukcję drogi i jej wytrzymałość.

Dopuszczenie pojazdów specjalnych (żuraw samochodowy oraz pompa do betonu) do ruchu po drogach publicznych z naciskiem osi do 12 ton, bez zezwolenia i utworzenie nowego typu zezwolenia okresowego dla pojazdów specjalnych o masie całkowitej powyżej 60 ton, resort infrastruktury ocenia negatywnie. Ze względu na negatywny skutek wyroku TSUE dla stanu technicznego polskich dróg nie jest możliwa dalsza liberalizacja ruchu pojazdów nienormalnych, szczególnie przekraczających dopuszczalną masę całkowitą i nacisk pojedynczej osi napędowej powyżej 11,5t. Z podobnych względów wątpliwe byłoby wprowadzenie przepisów umożliwiających okresowe wykorzystanie ekspertyz mostowych.

Co do postulatu zmiany przepisów *rozporządzenia w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormalnych*, w taki sposób aby treść rozporządzenia nie regulowała „sztywnych ram dotyczących wysokości i szerokości skrajni drogi względem wymiarów pojazdu nienormalnego” należy wyjaśnić, że z punktu widzenia zarządcy drogi publicznej parametry techniczne dla drogi, po której ma odbywać się przejazd pojazdu nienormalnego są czynnikiem istotnym w kwestii wyrażenia zgody na przejazd tego typu pojazdu po drodze. Zachowanie odpowiedniej szerokości czy wysokości skrajni jezdni może mieć bowiem wpływ na przejazd pojazdu nienormalnego i skutki jakie niniejszy przejazd będzie wywierał na drogę oraz innych uczestników ruchu. Zatem propozycja zmiany przepisów w powyższym zakresie nie zawierająca szczegółowego uzasadnienia i analizy nie może być uwzględniona.

W kwestii zmiany sposobu rejestracji naczeł specjalistycznych np. poprzez umożliwienie uzyskania promesy odstąpienia od warunków technicznych informuję, iż w ramach prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer w wykazie UC65) było rozważane wprowadzenie instytucji tzw. „promesy” przyrzeczenia wydania zezwolenia w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów. Mając na uwadze wątpliwości Rządowego Centrum Legislacji do przepisów regulujących tą kwestię, podczas prac nad przedmiotowym projektem zrezygnowano z takiego rozwiązania.

W zakresie postulatów zgłoszonych w pkt 12 -14 petycji wskazuję, iż resort infrastruktury będzie procedował zmiany do rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (wpis do wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod nr 249). W toku prac legislacyjnych nad tym projektem, w ramach konsultacji społecznych, będzie istniała możliwość zgłoszenia przez Państwa uwag wraz z propozycjami rozwiązań.

Niezależnie od powyższego, informacje wskazane w postulatach niniejszej petycji będą przedmiotem pogłębionej analizy i mogą być wykorzystane podczas prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury

przyszłych prac legislacyjnych nad całościową zmianą systemu przejazdów pojazdów nienormatywnych w Polsce.

**Pouczenie**

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
Rafał Weber  
Sekretarz Stanu