



**OGÓLNOPOLSKIE  
STOWARZYSZENIE  
PRACODAWCÓW  
TRANSPORTU  
NIENORMATYWNEGO**  
*nic o nas bez nas*



Kraków, 25 sierpnia 2021 roku

Kancelaria Sejmu  
Prezydium Sejmowej Komisji Infrastruktury  
ul. Wiejska 4/6/8  
00-902 Warszawa

**WPŁYŃĘŁO**  
do Komisji .....  
dnia 27.08.21 ..... INF/2601/40/21  
znak akt .....  
podpis ..... *Dessol*

### Petycja

Działając w imieniu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Nienormatywnego (dalej zwane OSPTN) na podstawie art. 2 ustęp 1 oraz 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, uprzejmie wnoszę o rozważenie możliwości skorzystania przez Szanowną Komisję z prawa do wnoszenia projektów ustaw zgodnie z art. 32 ust. 2 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie zmiany art. 64 ustawy prawo o ruchu drogowym (dalej zwane prd), który reguluje procedurę wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego pod drogach publicznych.

Działania OSPTN w latach 2009-2010 doprowadziły do uchwalenia wyjątkowo ważnej i korzystnej dla branży transportu ponadgabarytowego ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Dzięki wsparciu jednej z Komisji Sejmowej udało się przeprowadzić bardzo ważne zmiany, jak chociażby wprowadzenie okresowych zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Dzisiaj, po 10 latach obowiązywania cytowanych powyżej przepisów, wychodzą na jaw nowe możliwości, a także problemy oraz sprzeczności, których w czasie ich tworzenia nie dało się przewidzieć. Biorąc pod uwagę rozwój

cyfryzacji oraz obostrzenia wynikające z Covid-19, Polska stanowi ewenement na skalę europejską, gdzie zezwolenie na przejazd pojazdem nienormatywnym wydawane jest nadal w formie decyzji administracyjnej, w dodatku na drukach ścisłego zarachowania. Formalizm wynikający ze ścisłego stosowania Kodeksu Postępowania Administracyjnego oraz obowiązek stosowania druków ścisłego zarachowania powoduje, że od kilku lat członkowie OSPTN za wzór do naśladowania podają nie tylko Niderlandy czy Szwecję, ale także Litwę, Węgry a nawet Białoruś, które wprowadziły uproszczenie procedur oraz cyfryzację zezwoleń.

### Udział OSPTN w dotychczasowych pracach legislacyjnych

OSPTN bierze czynny udział w Konsultacjach Publicznych aktów prawnych, które dotyczą transportu drogowego. Niestety nasze doświadczenia pokazują, że żadne z naszych postulatów nie są brane pod uwagę, a przy okazji kolejnych zmian w ustawie o ruchu drogowym, transporcie drogowym lub drogach publicznych nakładane są kolejne kary za przejazd pojazdem nienormatywnym. Ustawodawca pozostaje głuchy na problemy i prośby związane z realnym stosowaniem procedury wydawania zezwoleń, inwestorzy (w tym inwestorzy publiczni) oczekują tanich i terminowych dostaw ładunków nienormatywnych, a kosztem ofiarnym niestosowania się do archaicznego prawa są członkowie OSPTN. Przykładem może być projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC8), który wdrażał wyrok TSUE z dnia 21 marca 2019 r. C-127/17. Niezrozumiałe wdrożenie wyroku TSUE, który dotyczył wyłącznie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdów, w praktyce spowodowało drastyczne zwiększenie kar dla pojazdów dwu-, trzy-, oraz czteroosiowych. Pomimo obszernej Konsultacji Publicznej i wielu próśb ze strony OSPTN, ustawodawca uchwalił jedynie nowe i dodatkowe kary, pomimo, iż wdrożenie wyroku TSUE tego nie wymagało.

### Wpływ postulatów na realizację ustawy

Aby nie być gołosłownym pozwolimy sobie załączyć do niniejszej petycji pismo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (dalej zwany GDDKIA) z dnia 14 grudnia 2020 roku (DPZ.DPZ 2.023.94.2020.JK), w którym najważniejszy zarządca dróg publicznych w Polsce w trakcie Konsultacji Publicznych do projektu ustawy o

zmianie ustawy - prawo o ruchu drogowym (UD94), wnosi o niezwykle ważne i spójne ze środowiskiem transportowym odformalizowanie procedury wydawania zezwoleń. Tymczasem z długiej listy pozytywnych zmian oczekiwanych przez GDDKIA postanowiono dopisać do projektu ustawy jedynie wyrwany z kontekstu obowiązek uiszczenia opłat za wydanie zezwolenia już na etapie składania wniosku o zezwolenie. Ten fakt jest dla członków OSPTN niezwykle szokujący, albowiem nie tylko próby przedsiębiorców – członków OSPTN są ignorowane, ale także wnioski Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad są brane pod uwagę wybiórczo i wbrew intencji wnioskującego. Kolejny raz przekonujemy się, że wady i problemy związane z procedurą wydawania zezwoleń pozostają nieistotne, a jako remedium stosuje nowe kary lub opłaty z góry.

### Uzasadnienie zmian

OSPTN uprzejmie prosi o rozważenie zmian mających na celu:

1. Zgodnie z wnioskiem GDDKIA z 14 grudnia 2020 roku, wyłączenie procedury wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (art. 64 ustawy o ruchu drogowym - dalej zwane prd) spod obowiązywania Kodeksu Postępowania Administracyjnego (dalej zwane KPA), dzięki czemu:
  - a) zezwolenie zamiast "decyzją administracyjną" stanie się "uzgodnieniem" co pozytywnie wpłynie na odformalizowanie przesyłu danych i informacji pomiędzy GDDKIA a lokalnymi zarządcami dróg,
  - b) pracownicy GDDKIA zamiast wypełniać obowiązki informacyjne wynikające z KPA będą mogli skupić się na realnym uzgodnieniu trasy przejazdu,
  - c) wnioskodawca będzie mógł wspomagać działania GDDKIA w kontakcie z lokalnymi zarządcami dróg w celu uzyskania zgody na przejazd po drogach lokalnych,
  - d) uzgodnienia trasy wydane przez lokalnych zarządców dróg będzie mogło być wydane na dłuższy okres, a nie tylko do jednego transportu-jednej decyzji administracyjnej,
  - e) umożliwiające zostanie korzystania z pojazdów o analogicznych parametrach technicznych niezależnie od numeru rejestracyjnego (vide art. 64d ust. 9 pkt. 4 prd - przewoźnik, którego pojazd uległ awarii lub z

przyczyn niezależnych wyłączony jest z użytkowania, nie może użyć swojego innego pojazdu o analogicznych parametrach technicznych z powodu numerów rejestracyjnych wpisanych w treść decyzji administracyjnej - zezwolenia) - taki system działa w Niemczech,

- f) możliwe stanie się wydanie zezwolenia na okres uzgodniony pomiędzy przewoźnikiem a zarządcami dróg - krótszy niż 14 dni (vide art. 64d ust. 10 prd, który uniemożliwia wydanie zezwolenia na okres krótszy niż 14 dni nawet w sytuacji, gdy zarządcy dróg i wnioskodawca wyrażają na to zgodę, a sytuacja na drodze publicznej tego wymaga)

2. Wprowadzenie cyfryzacji uzgadniania trasy przejazdu oraz wydawanie zezwoleń w formie elektronicznej, dzięki czemu:

- a. system informatyczny wdrożony przez GDDKIA w 2019 na potrzeby wewnętrzne, będzie mógł być rozwijany i stanie się dostępny dla Wnioskujących tak jak ma to miejsce np. w Niemczech, Holandii, Szwecji, Litwie, Węgrzech oraz Białorusi,
- b. ustalenie trasy przejazdu przestanie odbywać się "ręcznie" za pomocą wymiany setek wiadomości przesyłanych faksem, e-mailem lub telefonicznie,
- c. sporą część pracy (np. wpisanie danych Wnioskodawcy, pojazd, parametrów etc. do systemu wskazanych obecnie we wnioskach o zezwolenia) będą wykonywać Wnioskujący, zamiast pracownicy GDDKIA, której zasoby kadrowe są niewystarczające,
- d. Wnioskodawca uzyska dostęp do aktualnego stanu jego sprawy w sposób zdalny, dzięki czemu pracownicy GDDKIA nie będą poświęcać czasu na indywidualne informowanie Wnioskodawców o etapie na jakim jest ich wniosek,
- e. Lokalni zarządcy dróg będą mogli w formie elektronicznej akceptować lub zakazać ruchu pojazdu w danym okresie czasu,
- f. problemy związane z udzielaniem pełnomocnictw pracownikom Wnioskodawcy składającym lub odbierającym zezwolenia przestanie generować opóźnienia,
- g. problem braku osoby (dyrektora) umocowanego do faktycznego złożenia podpisu na druku ścisłego zarachowania z wydrukowanym zezwoleniem przestanie obowiązywać,

- h. aktualne problemy związane z epidemią i brakiem możliwości odebrania zezwoleń na drukach ścisłego zarachowania przestanie powodować opóźnienia w wykonaniu transportów,
3. Zmiana przepisów dotyczących penalizacji:
- a. art. 64ea prd stanowi, iż jakiegokolwiek przekroczenie parametrów pojazdu wskazanych w zezwoleniu powoduje uznanie przejazdu za wykonywane bez zezwolenia. Aktualnie przewoźnik, który nieznacznie przekroczy parametry wskazane w zezwoleniu (np. o 1 cm, 1 kg lub 1% wskazanego nacisku osi) zostanie obciążony karami administracyjnymi za wszystkie parametry - nawet te, które były zgodne z posiadanym zezwoleniem. Biorąc pod uwagę, iż przewoźnik odpowiada finansowo na podstawie art. 140aa prd oraz 92a ustawy o transporcie drogowym, a już niedługo także na podstawie projektowanego art. 41d ustawy o drogach publicznych (projekt na etapie sejmowym, druk 71) zasadnym jest, aby marginalne przekroczenie parametru nie powodowało drastycznych kar administracyjnych.
4. Wprowadzenie regulacji dedykowanych dla pojazdów specjalnych (żurawie samochodowe oraz pompy do betonu):
- a. aktualnie pojazdy specjalne z powodu niewielkiego przekroczenia dopuszczalnej długości oraz rzeczywistego nacisku osi w wysokości -12 ton względem dopuszczalnego 11,5 tony nacisku, wymagają jednorazowego zezwolenia kategorii VII. Uzyskanie tego zezwolenia jest tak czasochłonne i kosztowne w przypadku usług świadczonych małymi dźwigami (średnia stawka dzienna dla 2-osioowego dźwigu to 800-1000 zł, a koszt wydania zezwolenia pozwalającego legalnie dojechać na budowę wynosi 1600 zł przy 2-3 tygodniach oczekiwania). Ze statystyk uzyskanych przez OSPTN w 2019 roku wynika, że 99,9% przejazdów pojazdami specjalnymi na terenie miast wojewódzkich odbywa się bez zezwoleń. W projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, numer wykazu UC65 znalazł się zapis zmieniający art. 64e ustęp 1 prd, który poprzez dodanie "żurawi samochodowych" znacząco poprawiłby rzeczywistość poruszania się tych pojazdów na drogach. Niestety został on usunięty na późniejszym etapie legislacyjnym.

## 5. Zmiany dotyczące rejestracji naczep specjalistycznych

- a. najbardziej specjalistyczne naczepy do przewozu ciężkich ładunków niepodzielnych (np. generatorów) produkowane są w systemie modułowym. Przewoźnik posiadający kilka modułów ma możliwość łączenia wózków modułowych w taki sposób, aby stworzyć pojazd adekwatny do potrzeb danego ładunku. Pomimo, iż definicja "wózka modułowego" oraz "naczepy modułowej" była przedmiotem projektu ustawy UC65, niestety na dalszym etapie legislacyjnym zaprzestano jej kontynuowania. Tym samym przewóz rur do wież wiatrowych oraz generatorów energetycznych nadal będzie się odbywał najbardziej profesjonalnym, aczkolwiek nielegalnym w Polsce sprzętem.

## Podsumowanie

W ciągu najbliższych kilkunastu lat Polska będzie wielkim placem budowy w zakresie zmian energetycznych. Już dzisiaj ilość powstających elektrowni wiatrowych bije wieloletnie rekordy. Z obliczeń wynika, iż jedynie inwestycje energetyczne powinny spowodować dwukrotny wzrost ilości wydanych zezwoleń. Mając na uwadze iż przedsiębiorcy (zrzeszeni w OSPTN), zarządcy dróg (reprezentowani przez GDDKIA), a także organy kontroli (GITD) kilkakrotnie wносиły o nowelizację art. 64 ustawy o ruchu drogowym, zasadnym jest, aby Szanowna Komisja zechciała pochylić się nad podstawą prawną dotyczącą transportu ponadgabarytowego.

### Załączniki:

1. pismo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (dalej zwany GDDKIA) z dnia 14 grudnia 2020 roku (DPZ.DPZ 2.023.94.2020.JK)



**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 14 grudnia 2020 r.

DPZ.DPZ.2.023.94.2020.JK

Pan

**Andrzej Adamczyk**  
Minister Infrastruktury

*Szanowny Panie Ministrze!*

odpowiadając na pismo z dnia 9 listopada 2020 r., znak sprawy: DTD 4.0210.1.2020.MK.6), przy którym przekazano do uzgodnień *projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym (UD94)*, uprzejmie przesyłam, w załączeniu, propozycje wprowadzenia zmian dotyczących poruszania się pojazdów nienormatywnych.

*Z wyrazami szacunku,*

*[Signature]*  
p.o. GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
Tomasz Żuchowski

Załączniki:

Propozycje zmian wraz z załącznikiem i uzasadnieniem.

## Propozycje zmian

w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517) wraz z uzasadnieniem

- 1) w art. 64:
  - a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego 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;”
  - b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Do wydawania zezwoleń, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, o ile przepis ustawy nie stanowi inaczej.”;
- 2) w art. 64c w ust. 8 skreśla się zdanie drugie;
- 3) w art. 64d:
  - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za złożenie wniosku w wysokości 50 PLN oraz dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia. Dział IX ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.”
  - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zezwolenie wydaje, po uzgodnieniu z innymi zarządcami dróg, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w terminie 21 dni roboczych od dnia złożenia wniosku, z zastrzeżeniem ust. 5. Jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, zezwolenie wydaje prezydent miasta. W przypadku niewydania zezwolenia zwraca się wniesioną opłatę za wydanie zezwolenia.”
  - c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Zarządca drogi właściwy ze względu na kategorię drogi, po której jest planowany przejazd, zatwierdza trasę przejazdu w terminie 5 dni roboczych od dnia



otrzymania zapytania organu wydającego zezwolenie, uwzględniając warunki przejazdu i stan techniczny drogi. W przypadku braku odpowiedzi na zapytanie uznaje się trasę za zatwierdzoną.”;

3) w art. 64e ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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, medycznej lub z uwagi na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego pod warunkiem uzyskania na przejazd zgody zarządców dróg właściwych dla trasy przejazdu.”;

4) w art. 64i uchyla się ust. 1;

5) po art. 64i dodaje się art. 64j - 64p w brzmieniu:

„Art. 64j. Termin ważności zezwolenia rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu jego wystawienia.

Art. 64k. 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 lub osoby przez niego upoważnionej, po wniesieniu opłaty za wydanie zezwolenia.

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

Art. 64l. 1. Warunkiem wyznaczenia trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego jest stan techniczny drogi spełniający następujące wymagania:

- 1) na drodze nie występują przełomy lub osuwiska;
- 2) wysokość skrajni drogi lub drogowego obiektu inżynierskiego jest przynajmniej o 0,1 m większa niż wysokość pojazdu wraz z ładunkiem; w przypadku obiektu inżynierskiego dotyczy to każdego punktu obiektu w miejscu przejazdu;
- 3) szerokość skrajni drogi lub drogowego obiektu inżynierskiego jest przynajmniej o 1,0 m większa niż szerokość pojazdu wraz z ładunkiem;
- 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 za pomocą 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 i zbrojeniowej – naprężenia główne nie przekraczają  $2/3$  wytrzymałości charakterystycznej stali,
  - b) w betonie zbrojonym i sprężonym – naprężenia główne nie przekraczają  $2/3$  wytrzymałości charakterystycznej betonu na ściskanie,
  - c) w betonie sprężonym – naprężenia rozciągające nie przekraczają wytrzymałości charakterystycznej betonu na rozciąganie,
  - d) w stali sprężającej – naprężenia trwale nie przekraczają  $1/2$  wytrzymałości charakterystycznej stali.

Art. 64m. 1. Organ właściwy do wydania zezwolenia określa warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego na podstawie następujących kryteriów:

- 1) terminu oraz godzin przejazdu,
  - 2) prędkości przejazdu,
  - 3) organizacji ruchu,
  - 4) zabezpieczenia urządzeń technicznych umieszczonych w pasie drogowym,
  - 5) zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego
- na wyznaczonej trasie, o której mowa w art. 64l ust. 1, lub jej poszczególnych odcinkach.

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.

3. W przypadku przejazdu pojazdu nienormatywnego po estakadzie ust. 2 stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku braku możliwości przejazdu pojazdu nienormatywnego przez wiadukt nad linią kolejową zarządca drogi ustala sposób ominięcia wiaduktu objazdem w poziomie szyn.

Art. 64n. Określa się następujące wzory wniosków o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego:

- 1) w kategorii I – w załączniku nr 3 do ustawy;
- 2) w kategorii II – w załączniku nr 4 do ustawy;
- 3) w kategorii od III do VI – w załączniku nr 5 do ustawy;
- 4) w kategorii VII – w załączniku nr 6 do ustawy.

Art. 64o. Określa się następujące wzory zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego i ich opisów:

- 1) w kategorii I – w załączniku nr 7 do ustawy;
- 2) w kategorii II – w załączniku nr 8 do ustawy;
- 3) w kategorii od III do VI – w załączniku nr 9 do ustawy;
- 4) w kategorii VII – w załączniku nr 10 do ustawy.

Art. 64p. 1. Wydanie przez właściwy organ zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego nie wymaga formy decyzji. Odmowa wydania zezwolenia wymaga wydania decyzji administracyjnej.

2. Właściwy organ przesyła wnioskodawcy zezwolenie na wskazany przez niego adres poczty elektronicznej – o ile wnioskodawca wskazał adres poczty elektronicznej we wniosku.

3. W przypadku gdy wnioskodawca nie wskazał adresu poczty elektronicznej, organ przekazuje zezwolenie na adres korespondencyjny wskazany we wniosku za pokwitowaniem przez operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1041).

4. Zezwolenie przekazywane na adres poczty elektronicznej powinno zostać opatrzone podpisem kwalifikowanym.

5. W sprawach nieuregulowanych w ustawie, stosuje się odpowiednio Rozdział 8 Działu I ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.”;

- 6) w załączniku nr 1 w kolumnie czwartej w liczbie porządkowej 6 skreśla się wyrazy „- zgodnie z wykazem dróg, o którym mowa w art. 64c ust. 8”;
- 7) w załączniku nr 1 w kolumnie trzeciej w liczbie porządkowej 4 i 6 litera e) otrzymuje brzmienie:  
„e) o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych.”

8) w załączniku nr 1 w kolumnie trzeciej w liczbie porządkowej 7 litera b otrzymuje brzmienie:

„b) o naciskach osi przekraczających wielkości dopuszczalne.”.

#### Uzasadnienie

Powyższe zmiany umożliwią, a tym samym usprawnią system uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego poprzez:

- a) możliwość wnoszenia i uzupełniania wniosków drogą elektroniczną, w tym e-mailem na adres organu bez konieczności uzupełniania podpisu w oryginale,
- b) wyłączenie stosowania zawiadomień i wzywania Wnioskodawców w trybie KPA, co zmniejszy liczbę wydawanych pism wynoszących kilkanaście tysięcy pism w skali roku i obłożenia dodatkową pracą oraz zmniejszy koszty wynikające z liczby przesyłek pocztowych krajowych i zagranicznych,
- c) uzgodnienie trasy z innym zarządcą drogi w formie e-mail lub innej formy potwierdzającej uzgodnienie z wyznaczeniem 5-dniowego roboczego terminu do takiego uzgodnienia (7-dniowy roboczy termin obowiązuje aktualnie z ustawie Prawo o ruchu drogowym i wymaga wydania postanowienia w trybie KPA). Termin ten pozwoli na szybsze uzgadnianie tras mając na uwadze, iż każdy z zarządców powinien być w posiadaniu wiedzy w zakresie własnej infrastruktury drogowej,
- d) wydawanie zezwoleń na druku kancelaryjnym organu (w przypadku zezwoleń kat. IV-VII na druku z logo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad) i przekazaniem go drogą elektroniczną, w tym e-mailem Wnioskodawcy (zezwolenie byłoby opatrzone treścią wskazując iż jest to dokument podpisany elektronicznie a nie kopia zezwolenia). W aktualnym stanie prawnym zezwolenia wydawane są na blankietach (drukach ściślego zarachowania), których oryginałami powinni posługiwać się podmioty wykonujący przejazd. Wniosek o wydanie zezwolenia może zostać przekazany w formie wskazanej w KPA (drogą tradycyjną, telefaksem, telegramem, elektronicznie (wyłącznie E-puap lub podpisem elektronicznym). Natomiast inne formy wskazane w art. 14 par. 2 KPA powinny być opisane w protokole, którego zawartość reguluje art. 68 KPA. Przekazanie zezwolenia Wnioskodawcy może odbyć się ww. drogami, jednakże z uwagi na wymóg posiadania

przez podmiot wykonujący przejazd pojazdu nienormalnego zezwolenia w oryginale przekazanie w formie np. e-maila powoduje iż przewoźnik dysponuje kopią (do czasu dostarczenia zezwolenia pocztą) i naraża się w trakcie kontroli na drodze na wszczęcie postępowania administracyjnego w zakresie nałożenia kary. Aktualnie przekazanie zezwolenia drogą elektroniczną, w tym e-mailem na adres Wnioskodawcy powoduje, iż stanowi ono kopię zezwolenia co jest sprzeczne z prawem o ruchu drogowym bowiem przewoźnik powinien legitymować się oryginałem zezwolenia. GDDKiA może jedynie telefonicznie potwierdzić kopie zezwolenia kontrolującym służbom bowiem w braku zgody wnioskodawcy na przekazanie zezwolenia służbom naraża się na złamanie przepisów RODO, gdyby GDDKiA miała przekazać służbom kopie zezwolenia dla potwierdzenia ważności zezwolenia,

- e) umożliwienie przejazdów pojazdów nienormalnych bez opłat w sytuacjach zagrożenia życia i zdrowia. Propozycja zmiany wynika z braku uregulowań dotyczących możliwości przejazdu pojazdów nienormalnych, które występują w sytuacjach zagrożenia zdrowia lub życia ludzkiego (jak obecnie w okresie COVID-19). Przepisy umożliwiają przejazd bez zezwolenia w sytuacji pomocy humanitarnej lub medycznej a także pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji klęsk żywiołowych (art. 64e PRD ust. 1 pkt 1 i ust. 2). Jednakże w obecnej sytuacji zagrożenia (brakiem klęski żywiołowej) zapisy dotyczące np. pomocy medycznej nie muszą odnosić się do ochrony zdrowia lub życia ludzkiego. Dodanie zapisu odnoszącego się do ochrony zdrowia lub życia ludzkiego spowoduje ułatwienie przejazdów pojazdów nienormalnych w sytuacjach nieprzewidzianych w ramach pomocy medycznej czy klęsk żywiołowych a wpływających na bezpieczeństwo państwa w zakresie ww. ochrony. Decyzja o spełnieniu ww. przesłanek będzie weryfikowana przy wniosku składanych do Ministra Infrastruktury, który jest aktualnie i będzie miał możliwość udzielenia takiej decyzji lub wydania odmowy