



# Prezes Rady Ministrów

---

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-64-23  
UD499

Pani Elżbieta WITEK  
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

przedstawiam autopoprawkę do przekazanego w dniu 19 maja 2023 r. projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3245).

Z poważaniem  
Mateusz Morawiecki  
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:  
wnioskodawca

## AUTOPOPRAWKA

### do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3245)

W rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3245) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) odnośnik nr 1 do tytułu ustawy otrzymuje brzmienie:

„<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej oraz ustawę z dnia 15 kwietnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw.”;
- 2) w art. 1 w pkt 9 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) w ust. 2:

  - w pkt 1 skreśla się wyrazy „, oraz opłat za przejazd autostradą”,
  - w pkt 2 skreśla się wyrazy „7 i”,
  - w pkt 3:
    - w lit. a skreśla się wyrazy „,oraz opłat za przejazd autostradą pobieranych przez Szefa KAS,”,
    - w lit. b skreśla się wyrazy „7 i”.”;
- 3) po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu:

„Art. 1a. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

  - 1) w art. 3a:
    - a) w § 1:

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1301, 1692, 1967, 2127, 2180, 2600, 2640 i 2687 oraz z 2023 r. poz. 556, 614 i 852.

- we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „oraz opłat dodatkowych”,
  - uchyla się pkt 4a,
  - b) w § 2 w pkt 1 skreśla się wyrazy „w wezwaniu do wniesienia opłaty dodatkowej”,
  - c) uchyla się § 3;
  - 2) w art. 5 w § 1 uchyla się pkt 6.”;
- 4) po art. 2 dodaje się art. 2a w brzmieniu:

„Art. 2a. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 16 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kierujący pojazdem kategorii N2 lub N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.<sup>3)</sup>) albo w załączniku nr 2 do ustawy, lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku jest obowiązany korzystać wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni.”;

- 2) w art. 24 po ust. 12 dodaje się ust. 13 i 14 w brzmieniu:

„13. Kierującemu pojazdem kategorii N2 lub N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów,

---

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 187 z 14.07.2022, str. 19 oraz Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1.

komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE albo w załączniku nr 2 do ustawy, zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze.

14. Zakazu, o którym mowa w ust. 13, nie stosuje się do wyprzedzania pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłających żółte sygnały błyskowe.”;

- 3) w art. 80ra skreśla się wyrazy „oraz naruszeń obowiązku wnoszenia opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707 oraz z 2023 r. poz. 760)”.”;
- 5) w art. 5 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:  
„2a) w art. 51a w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „pkt 16d–16f” zastępuje się wyrazami „pkt 16d i 16f”.”;
- 6) po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu:  
„Art. 6a. W przypadku przejazdu autostradą rozpoczętego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.”;
- 7) art. 7–12 otrzymują brzmienie:  
„Art. 7. Do środków, o których mowa w art. 39b ust. 1 pkt 5, 5ba i 11f ustawy zmienianej w art. 1, uzyskanych po dniu 30 czerwca 2023 r. stosuje się przepisy dotychczasowe oraz zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy porozumienie, o którym mowa w art. 39l ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.  
Art. 8. W okresie realizacji zadań związanych z przejazdami autostradą rozpoczętymi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy środki Krajowego Funduszu Drogowego mogą być również przeznaczone na eksploatację systemu poboru opłaty za przejazd autostradą. Środki, o których mowa w zdaniu pierwszym, mogą stanowić przychód spółki celowej, o której mowa w ustawie z dnia 29 kwietnia 2016 r. o szczególnych zasadach wykonywania niektórych zadań dotyczących informatyzacji w

zakresie działów administracji rządowej budżet i finanse publiczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 186).

Art. 9. 1. Opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, wniesione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w sposób, o którym mowa w art. 37a ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, a przejazd autostradą miał zostać rozpoczęty po dniu 30 czerwca 2023 r., podlegają zwrotowi na wniosek złożony w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Do wniosku stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 i 760).

2. W przypadku gdy wniosek, o którym mowa w ust. 1, nie został złożony w terminie, o którym mowa w tym przepisie, opłaty za przejazd autostradą wniesione w sposób, o którym mowa w art. 37a ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1, nie podlegają zwrotowi i stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 10. Prowizję, o której mowa w art. 37a ust. 19 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, należną za wydanie biletu autostradowego za przejazd rozpoczęty do dnia 30 czerwca 2023 r., wypłaca się ze środków Krajowego Funduszu Drogowego. Do wypłaty prowizji stosuje się przepisy dotychczasowe oraz zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy porozumienie, o którym mowa w art. 39l ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 11. Umowy, których przedmiotem są grunty i nieruchomości w pasie drogowym, zawarte w celu realizacji zadania, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 12. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje projekt zmiany planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2023, o którym mowa w art. 39n ustawy zmienianej w art. 1, uwzględniając zmniejszone wpływy tego Funduszu z opłat za przejazd autostradą oraz zmniejszone wydatki na eksploatację systemu poboru opłaty za przejazd autostradą.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy opracowuje projekt zmiany planu, o którym mowa w ust. 1, i przedstawia go do uzgodnienia:

1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;

2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

3. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 2, następuje w terminie 7 dni od dnia przedstawienia przez Bank Gospodarstwa Krajowego projektu zmiany planu, o którym mowa w ust. 1.”;

8) po art. 12 dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Art. 12a. Do postępowań egzekucyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1a, w brzmieniu dotychczasowym.”.

## UZASADNIENIE

Autopoprawka do projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD499) ma na celu wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) dotyczących zasad poruszania się po drogach publicznych oraz zmian w projekcie stanowiących konsekwencję uchylecia przepisów o poborze opłat za przejazd autostradą przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, a także doprecyzowania przepisów przejściowych regulujących kwestie opłat za przejazd autostradą pobranych lub dochodzonych przez KAS przed wejściem w życie projektowanej ustawy oraz elementy organizacyjne KAS związane z systemem poboru tej opłaty.

Dodawany poprzez pkt 4 przepis art. 2a projektu ustawy dokonuje zmiany w art. 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Niniejsza zmiana uporządkuje i upłynni ruch pojazdów poruszających się po autostradach i drogach ekspresowych o trzech lub więcej pasach ruchu w jednym kierunku. Proponowane brzmienie przepisu zapewni, że przynajmniej jeden pas ruchu na jezdni autostrady lub drogi ekspresowej (o minimum 3 pasach ruchu w jednym kierunku) będzie wolny od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i 12 t oraz od zespołów pojazdów o długości powyżej 7 m. W przypadku ruchu pojazdów na autostradzie lub drodze ekspresowej na odcinku pomiędzy węzłami o 3 pasach ruchu kierujący pojazdem ciężarowym lub ww. zespołem pojazdów będzie zobowiązany poruszać się jednym z dwóch pasów ruchu, położonych najbliższej prawej krawędzi jezdni. Natomiast w przypadku ruchu w obszarze węzła drogowego, w którym występują pasy włączenia i wyłączenia, kierujący pojazdem będzie zobowiązany zajmować wyłącznie jeden z dwóch pasów ruchu dla kierunku, w którym się porusza, usytuowanych najbliższej prawej krawędzi jezdni. Celem projektowanego przepisu nie jest zobowiązanie kierującego pojazdem ciężarowym czy zespołem pojazdów o długości powyżej 7 m do poruszania się w każdym przypadku dwoma pasami ruchu usytuowanymi bezpośrednio przy prawej krawędzi jezdni, ale zobowiązanie ich do poruszania się wyłącznie dwoma pasami ruchu przewidzianymi do jazdy w kierunku, w którym zamierzają się poruszać, usytuowanymi najbliższej prawej krawędzi jezdni. W przypadku jezdni o 5 pasach ruchu, w tym 2 pasach wyłączenia do skrętu w prawo oraz trzech pasach do jazdy na wprost, kierujący pojazdem, który wybierze kierunek jazdy na wprost, będzie mógł korzystać z trzeciego i czwartego pasa ruchu, licząc od prawej krawędzi jezdni. Przedmiotowa zmiana przepisów dostosowuje przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym do regulacji obowiązujących w przepisie art. 25 Konwencji

o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu w dniu 8 listopada 1968 r., z której wynika, że jeżeli autostrada ma trzy lub więcej pasów przeznaczonych do ruchu w tym samym kierunku, kierującym pojazdami przeznaczonymi do przewozu ładunków, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3500 kg, lub zespołami pojazdów o długości ponad 7 m zabrania się korzystać z innych pasów ruchu niż dwóch pasów położonych najbliższej prawej krawędzi jezdni, odpowiadającej kierunkowi ruchu, w którym się porusza.

Ponadto w art. 24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dodaje się ust. 13 i 14. Przepis ust. 13 zabrania kierującemu pojazdem kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.) albo załączniku nr 2 do ustawy, wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub> obowiązującej na danej drodze. Celem przepisu nie jest wprowadzenie bezwzględnego zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, a jedynie wyeliminowanie wyprzedzania się pojazdów ciężarowych kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, które poruszają się z prędkością zbliżoną do maksymalnej, obowiązującej na drodze (wynikającą z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub z umieszczonych w organizacji ruchu znaków drogowych). Takie manewry wyprzedzania z uwagi na małą różnicę prędkości pojazdów ciężarowych powodują znaczne utrudnienie ruchu pojazdów poruszających się z większymi dopuszczalnymi prędkościami, korzystającymi z lewego pasa ruchu na autostradach i drogach ekspresowych. Gwałtowna zmiana prędkości (jej redukcja o około 40–60 km/h) może przyczynić się do wielu niebezpiecznych sytuacji, tj. utraty przyczepności pojazdu, najechania, a przede wszystkim potęgowania agresji w ruchu drogowym. Wobec powyższego projektodawca dopuszcza wyprzedzanie przez pojazdy ciężarowe kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub> na autostradach i drogach ekspresowych, ale wyłącznie w przypadku, kiedy pojazdy wyprzedzane poruszają się ze znacznie mniejszą prędkością niż dopuszczalna dla pojazdów kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, wynikająca z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (maksymalna dopuszczalna 80 km/h) lub ze znaku drogowego umieszczonego w organizacji ruchu (graniczna



ujęta na znaku). Różnica prędkości podczas wyprzedzania się pojazdów powinna być tak znacząca, aby możliwe było wykonanie manewru wyprzedzania w sposób nieutrudniający i niespowalniający ruchu na lewym pasie ruchu autostrady lub drogi ekspresowej.

Potrzeba wprowadzenia przedmiotowej zmiany wynika z konieczności zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych przez zapobieżenie nagłego blokowania ruchu i spowolniania ruchu przez pojazdy ciężarowe na drogach o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku.

Przepis ust. 14 wyłącza spod zakazu wyprzedzania ujętego w ust. 13 pojazdy wykonujące na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłające żółte sygnały błyskowe. Pojazdy te mogą być wyprzedzane przez pojazdy ciężarowe kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>.

Natomiast zmiana w art. 80ra ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stanowi konsekwencję wprowadzanego zniesienia opłaty za przejazd autostradami na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zmiana ma charakter wynikowy.

Zmiany w pkt 1 autopoprawki stanowią konsekwencję dodania w projekcie ustawy zmiany dwóch ustaw, tj. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.).

Przedstawiona w pkt 2 autopoprawki zmiana wynika z konieczności dostosowania brzmienia przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym do wprowadzanego zniesienia opłaty za przejazd autostradami na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zmiana ma charakter wynikowy.

Przedstawione w pkt 3 autopoprawki zmiany wynikają z konieczności dostosowania brzmienia przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji do zmian wprowadzanych do ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w wyniku których zniesiona zostanie opłata za przejazd autostradami na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Przedstawiona w pkt 5 autopoprawki zmiana ma charakter wynikowy, w związku z uchynieniem punktu 16e w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, co związane jest ze zmianami wprowadzanymi do ustawy z dnia 27 października

1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w wyniku których zniesiona zostanie opłata za przejazd autostradami na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

W zakresie przepisów przejściowych (pkt 6–8 autopoprawki) celem autopoprawki jest doprecyzowanie regulacji przejściowych przez wskazanie, które przepisy należy stosować w odniesieniu do przejazdów autostradami przed dniem wejścia w życie ustawy.

Przyjęta w zaproponowanym brzmieniu art. 6a ogólna zasada wskazuje, że do przejazdów rozpoczętych przed dniem wejścia w życie ustawy zastosowanie będą miały przepisy dotychczasowe. Odnosi się to zarówno do ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz wydanych na jej podstawie rozporządzeń, jak i wszystkich innych aktów prawnych, które mają zastosowanie w zakresie wniesienia opłaty za przejazd autostradą, jak i niedochowania tego obowiązku.

Pozostałe przepisy mają na celu uregulowanie kwestii szczegółowych, których konieczność uwzględnienia jest skutkiem uchylecia części przepisów ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Środki, które wpłyną po dniu wejścia w życie ustawy w związku z realizacją przejazdów po autostradach, trafią do Krajowego Funduszu Drogowego (art. 7).

W związku z koniecznością obsługi przejazdów autostradą rozpoczętych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, również po wejściu w życie ustawy, konieczne będzie zapewnienie środków na utrzymanie systemu poboru opłaty za przejazd autostradą w zakresie jego bieżącej eksploatacji do powyższych celów (art. 8).

Przewidziano również regulację umożliwiającą odzyskanie środków za bilet autostradowy zakupiony na przejazd, który miał się odbyć po 30 czerwca 2023 r., o których zwrot nie wystąpiono do tej daty. Aby odzyskać wniesioną opłatę, należy złożyć wniosek do 30 lipca 2023 r. Jeżeli wniosek nie zostanie złożony, wniesione środki staną się przychodem Krajowego Funduszu Drogowego (art. 9).

Ponieważ przejazdy autostradą będą podlegać opłacie do 30 czerwca 2023 r., co będzie wiązać się z wydawaniem biletów autostradowych, konieczne jest zapewnienie środków na wypłatę prowizji, która nastąpi już po dniu wejścia w życie ustawy (art. 10).

Konieczne jest utrzymanie w mocy umów, których przedmiotem są grunty i nieruchomości w pasie drogowym, na których posadowione są budowle i budynki związane z poborem ww.

opłaty, do czasu ich rozliczenia, nie dłużej jednak niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy (art. 11).

Dodawany jest również przepis przejściowy (art. 12a), który ma na celu zapewnienie kontynuacji postępowań egzekucyjnych.

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Autopoprawka do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Jarosław Waszkiewicz, Dyrektor, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-19-36, e-mail: Jaroslaw.Waszkiewicz@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>22.05.2023</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Inne</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UD499</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dotyczące zasad poruszania się po drogach publicznych, tj. zakaz wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych, mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projekt wprowadza zmianę, której celem jest wyeliminowanie bardzo często obserwowanego manewru wyprzedzania się pojazdów ciężarowych poruszających się ze zbliżoną prędkością w sposób powodujący blokowanie jezdni autostrady lub drogi ekspresowej. Zmiana ta uporządkuje i upłynni ruch pojazdów poruszających się po autostradzie i drogach ekspresowych o trzech lub więcej pasach ruchu. Proponowane brzmienie przepisu zapewni, iż przynajmniej jeden pas ruchu na jezdni autostrady lub drogi ekspresowej (o minimum 3 pasach ruchu w jednym kierunku) będzie wolny od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t lub 12 t oraz zespołów pojazdów o długości ponad 7 m. W przypadku ruchu pojazdów na autostradzie lub drodze ekspresowej na odcinku pomiędzy węzłami o 3 pasach ruchu kierujący pojazdem ciężarowym lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m będzie zobowiązany poruszać się jednym z dwóch pasów ruchu położonych najbliższej prawej krawędzi jezdni. Natomiast w przypadku ruchu w obszarze węzła drogowego, w którym występują pasy włączenia i wyłączenia kierujący pojazdem będzie zobowiązany zajmować wyłącznie jeden z dwóch pasów ruchu dla kierunku, w którym się porusza, usytuowanych najbliższej prawej krawędzi jezdni. Celem projektowanego przepisu nie jest zobowiązanie kierującego pojazdem ciężarowym lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m do poruszania się w każdym przypadku dwoma pasami ruchu usytuowanymi bezpośrednio przy prawej krawędzi jezdni, ale zobowiązanie ich do poruszania się wyłącznie dwoma pasami ruchu przewidzianymi do jazdy w kierunku, w którym zamierzają się poruszać, usytuowanymi najbliższej prawej krawędzi jezdni. W przypadku jezdni o 5 pasach ruchu, w tym 2 pasach wyłączenia do skrzyżowania w prawo oraz trzech pasach do jazdy na wprost, kierujący pojazdem, który wybierze kierunek jazdy na wprost, będzie mógł korzystać z trzeciego i czwartego pasa ruchu, licząc od prawej krawędzi jezdni.

Jednocześnie dodaje się przepis, który zabrania kierującemu pojazdem kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo załączniku nr 2 do ustawy, wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub> obowiązującej na danej drodze. Niniejszy zakaz nie będzie miał zastosowania do pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłających żółte sygnały błyskowe. Potrzeba wprowadzenia przedmiotowej zmiany wynika z konieczności zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych poprzez zapobieżenie nagłego blokowania ruchu i spowolnienia ruchu przez pojazdy ciężarowe na drogach o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku.

Projektowane przepisy art. 16 i art. 24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym mają na celu uporządkowanie ruchu pojazdów ciężarowych oraz upłynnienie ruchu wszelkich pojazdów poruszających się po autostradach i drogach ekspresowych.

Zgodnie z danymi zgromadzonymi w prowadzonej przez Policję ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, organy kontroli ruchu drogowego w latach: 2019–2022 ujawniły 1045 przypadków naruszenia art. 16

ust. 1–4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przez kierujących samochodami ciężarowymi lub ciągnikami siodłowymi.

Ujawnione naruszenia polegają na nieprzestrzeganiu przez kierujących samochodami ciężarowymi lub ciągnikami siodłowymi obowiązku („jazda prawostronna”), polegającego w szczególności na poruszaniu się możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

Dodatkowo z informacji Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczących wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi w latach: 2019–2020 wynika, że w:

- 2019 r. samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 t uczestniczyły w 802 wypadkach, w których 113 osób odniosło śmierć, a 953 osoby zostały ranne,
- 2020 r. samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 t uczestniczyły w 648 wypadkach, w których 96 osób odniosło śmierć, a 786 osób zostało rannych.

Pozostałe zmiany w projekcie ustawy stanowią konsekwencję uchylecia przepisów o poborze opłat za przejazd autostradą przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, a także doprecyzowania przepisów przejściowych regulujących kwestie opłat za przejazd autostradą pobranych lub dochodzonych przez KAS przed wejściem w życie projektowanej ustawy oraz elementy organizacyjne KAS związane z systemem poboru tej opłaty.

## 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków

Zmiana w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem ciężarowym do zajmowania jednego z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla kierunku, w którym zamierza się poruszać, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni.

Nie dostrzega się negatywnych skutków wprowadzanego zakazu. Należy zauważyć, że wprowadzany przepis ma za zadanie ograniczenie zachowań negatywnych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. blokowania lewego pasa ruchu oraz przekraczania dopuszczalnej prędkości obowiązującej na autostradach i drogach ekspresowych przez kierujących pojazdami ciężarowymi. Wyprzedzanie się pojazdów ciężarowych przy maksymalnej prędkości, jaką samochody ciężarowe mogą osiągać, powoduje znaczne wydłużenie czasu trwania manewru, co zmusza do gwałtownego wytracenia prędkości jazdy przez pojazdy, dla których dopuszczalna prędkość na tych drogach wynosi 140 km/h oraz 120 km/h, a w następstwie powoduje tworzenie się kolejki pojazdów na blokowanym pasie ruchu. W tym miejscu należy wskazać, że w myśl obowiązujących przepisów art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym. Przepis ten ma zastosowanie zarówno do kierującego pojazdem ciężarowym, jak i innym pojazdem. Natomiast ocena zachowań kierującego pojazdem pozostaje we właściwości organów kontroli ruchu drogowego.

Istotnym jest fakt, że żaden przepis nie zobowiązuje kierującego pojazdem ciężarowym do jazdy z prędkością maksymalną, w sytuacji kiedy inny uczestnik tego ruchu porusza się z niższą prędkością.

Pozostałe zmiany w projekcie ustawy stanowią konsekwencję uchylecia przepisów o poborze opłat za przejazd autostradą przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Zmiany w zakresie przepisów przejściowych mają na celu doprecyzowanie kwestii opłat za przejazd autostradą pobranych lub dochodzonych przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej przed wejściem w życie projektowanej ustawy oraz kwestii organizacyjnych KAS związanych z systemem poboru tej opłaty wobec zniesienia jej poboru od 1 lipca 2023 r.

## 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Domena prawa krajowego – brak informacji z innych krajów.

## 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Uczestnicy ruchu drogowego	ok. 40 mln	Rocznik statystyczny GUS	Przedmiotowa regulacja wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, bowiem szczegółowo określa zasady poruszania się po drogach publicznych.

Kierujący pojazdami	ok. 22 mln	MI – dane własne	Wprowadzenie nowych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami m.in. wprowadzenie do ustawy zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. W szczególności uporządkuje i upłynni ruch pojazdów poruszających się po autostradzie i drogach ekspresowych o trzech lub więcej pasach ruchu.
Podmiot pobierający opłaty – Szef Krajowej Administracji Skarbowej	1	-	Usprawnienie poboru opłat za przejazd autostradą dokonanego przed 1 lipca 2023 r. i wszystkich kwestii z tym związanych.
Użytkownicy płatnych odcinków autostrad (pojazdy lekkie w Polsce)	ok. 26 500 tys.	CEPiK	Doprecyzowanie kwestii uiszczania opłat za przejazd autostradą dokonanego przed 1 lipca 2023 r.

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Ze względu na pilny charakter procedowanych zmian i pozytywny wpływ na obywateli i kierowców nie ma potrzeby przeprowadzania konsultacji publicznych.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
KFD													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
KFD													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
KFD													
Źródła finansowania	Brak wpływu na wydatki i dochody budżetu państwa, budżety jednostek samorządu terytorialnego i Krajowego Funduszu Drogowego.												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze**

		Skutki [mln zł]						
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 2023 r.)	sektor przedsiębiorstw transportu drogowego							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zakłada się pozytywny wpływ projektowanych zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym na bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym na rodzinę, obywateli oraz osoby niepełnosprawne i osoby starsze.							

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Nie przewiduje się wpływu projektu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Przewiduje się, że przepisy wejdą w życie i będą stosowane od 1 lipca 2023 r.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektowanych zmian z uwagi na ich jednoznacznie korzystne efekty dla obywateli.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		