

Departament Dróg Publicznych

Znak sprawy: DDP-1.0212.25.2020

**STOWARZYSZENIE
KLUB INŻYNIERII RUCHU**
62-081 Przeźmierowo, ul. Leśna 40

NIP 777-28-84-652

wptkrygla 6.04.2020

Pan
Tomasz Wawrzonek
Prezes Stowarzyszenia
Klub Inżynierii Ruchu

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na pismo z dnia 11 lutego 2020 r. w sprawie możliwości poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce – Departament Dróg Publicznych informuje, iż w trakcie procesu legislacyjnego znajduje się **projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw**. Potrzeba nowelizacji obowiązujących przepisów wynika z wyroku z 21 marca 2019 r. Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, który orzekł, iż obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. należy uznać za sprzeczny z przepisami 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. W związku z powyższym konieczne było podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do usunięcia lub modyfikacji niezgodnych z prawem unijnym przepisów krajowych. Jednocześnie należy zauważyć, iż ww. 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, a jedynie do dopuszczenia na drogach publicznych takiego ruchu. W trakcie postępowania przed TSUE kwestia ta była podnoszona przez Komisję Europejską. Polska bowiem wielokrotnie (zarówno na początkowym etapie wyjaśnień z KE w związku ze skargą polskich przedsiębiorstw transportowych jak i na etapie postępowania przed TSUE) zwracała uwagę na fakt, iż bez unowocześnienia (przebudowy/rozbudowy/remontu), droga po której zostanie dopuszczony ruch pojazdów ciężkich ulegnie szybszej degradacji. W praktyce zaś szybsze zużycie i degradacja nieprzystosowanej do ruchu ciężkiego drogi publicznej, bez zabiegów modernizacyjnych oznacza doprowadzenie jej w krótkim czasie do stanu zagrażającego bezpiecznemu użytkowaniu. Niemniej jednak stanowisko to nie zostało uwzględnione ani przez Komisję Europejską ani Trybunał Sprawiedliwości UE. 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. Jednocześnie należy zauważyć, iż cel jakim jest usunięcie niezgodnych z prawem unijnym przepisów krajowych nie może zostać zrealizowany w inny sposób jak poprzez nowelizację obowiązujących przepisów.

Projektowana regulacja, zgodnie z postanowieniami ww. dyrektywy Rady 96/53/WE przewiduje generalną zasadę dopuszczającą ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po wszystkich drogach publicznych w Polsce. Niemniej jednak samorządy będą mogły wprowadzać ograniczenia w ruchu ww. pojazdów ciężkich po spełnieniu ustawowo określonych przesłanek.

Przewiduje się, że co do zasady wprowadzenie strefy tzw. zakazu poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo 8 t, zwanego dalej „zakazem poruszania się pojazdów ciężkich”, 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.

Należy zauważyć, iż od wydania wyroku TSUE który jest stosowany bezpośrednio pojazdy o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. mogą poruszać się swobodnie po wszystkich drogach publicznych w Polsce bez jakichkolwiek ograniczeń. Zatem projektowane przepisy powinny wejść jak najszybciej w życie,

wiepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

gdyż dają możliwość samorządom do wprowadzania ograniczeń ruchu pojazdów ciężkich w przypadku spełnienia ustawowych przesłanek.

Jednocześnie należy wyjaśnić, iż mimo że realizacja zadań na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych leży po stronie zarządców dróg samorządowych, to resort infrastruktury ma świadomość, że kluczowym znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych jest rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej. W gestii Ministra Infrastruktury w zakresie wsparcia finansowego zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach samorządowych znajduje się *Fundusz Dróg Samorządowych* oraz *rezerwa subwencji ogólnej*.

Fundusz Dróg Samorządowych został powołany ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 2161, z późn. zm.). Środki Funduszu Dróg Samorządowych przekazywane są na:

- dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych;
- dofinansowania budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym.

Wysokość dofinansowania ze środków Funduszu Dróg Samorządowych na zadania powiatowe i gminne jest uzależniona od dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego, im niższy dochód własny jednostek samorządu terytorialnego, tym większa wartość dofinansowania, przy czym maksymalne dofinansowanie będzie mogło wynieść aż do 80% kosztów realizacji zadania. Fundusz Dróg Samorządowych jest mechanizmem umożliwiającym finansowanie inwestycji wieloletnich, przy czym wysokość dofinansowania udzielonego na zadanie powiatowe albo zadanie gminne nie może przekroczyć kwoty 30 mln zł.

Przedstawiając powyższe należy również zauważyć, iż ww. *projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* przewiduje wprowadzenie w dotychczasowym art. 24 w ust. 1 pkt 3 *ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych* 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. Tym samym projekt ustawy wprowadza dodatkowe wsparcie finansowe dla samorządów (dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych), które w ramach realizacji swoich inwestycji drogowych i podnoszenia standardów technicznych dróg będą dostosowywały drogi do ruchu pojazdów ciężkich tzn. pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Wspieranie w ramach Funduszu Dróg Samorządowych powstawania odcinków dróg powiatowych lub gminnych przeznaczonych do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. przyczyni się do rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Należy zauważyć, iż poprzez podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych dajemy szansę lokalnej społeczności na rozwój m.in. w zakresie sektora przemysłowo-usługowego. W konsekwencji zaś prowadzić to będzie do powstawania nowych miejsc pracy, a w dłuższej perspektywie do poprawy ogólnego życia mieszkańców.

Jednocześnie nadal dodatkowym źródłem dofinansowania zadań samorządowych może być rezerwa subwencji ogólnej. Rezerwa subwencji ogólnej funkcjonuje od 1999 r. Corocznie środki dzielone są według ustalonych kryteriów uzgodnionych wspólnie przez stronę rządową i samorządową. Rezerwa jest tworzona co roku w budżecie państwa na podstawie ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 23). Dysponentem środków jest minister właściwy do spraw finansów publicznych, działający w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego.

Z poważaniem

DYREKTOR
Departamentu Dróg Publicznych

Jarosław Waszkiewicz

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pana danych osobowych jest minister właściwy do spraw transportu z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pana dane osobowe przetwarzane są w celu rozpatrzenia złożonego przez Pana pisma w zakresie dokonania interpretacji przepisów prawa znajdujących się w zakresie właściwości ministra właściwego do spraw transportu,
- 3) podstawą przetwarzania Pana danych osobowych jest ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 945, z późn. zm.) i rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257) oraz konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2019 r. poz. 553, z późn. zm.) nakładającej na Administratora danych obowiązek przechowywania dokumentacji napływającej do organu oraz powstającej w organach państwowych;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne;
- 6) posiada Pana prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres konieczny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 10 lat zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2019 r. poz. 553, z późn. zm.), a po upływie tego okresu akta zawierające dane osobowe będą podlegać ekspertyzie archiwalnej przeprowadzanej przez właściwe archiwum;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.