

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU¹⁾

z dnia 2007 r.

w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach

Na podstawie art. 10 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa okresowe ograniczenia oraz zakaz ruchu pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, z wyłączeniem autobusów.

§ 2. Wprowadza się okresowe ograniczenia ruchu pojazdów, o których mowa w § 1, poprzez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju, w następujących terminach:

- 1) od godziny 7⁰⁰ do 22⁰⁰ w dni ustawowo wolne od pracy:
 - a) 1 stycznia - Nowy Rok,
 - b) pierwszy dzień Wielkiej Nocy,
 - c) drugi dzień Wielkiej Nocy,
 - d) 1 maja - święto państwowe,
 - e) 3 maja - Święto Narodowe Trzeciego Maja,
 - f) pierwszy dzień Zielonych Świątek,
 - g) dzień Bożego Ciała,
 - h) 15 sierpnia - Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny,
 - i) 1 listopada - Wszystkich Świętych,
 - j) 11 listopada - Narodowe Święto Niepodległości,
 - k) 25 grudnia - pierwszy dzień Bożego Narodzenia,
 - l) 26 grudnia - drugi dzień Bożego Narodzenia;
- 2) od godziny 18⁰⁰ do godziny 22⁰⁰ w dzień poprzedzający dzień określony w pkt 1 lit. b-j;
- 3) w okresie od najbliższego piątku po dniu 18 czerwca do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. h:
 - a) od godziny 18⁰⁰ do godziny 22⁰⁰ w piątek,
 - b) od godziny 8⁰⁰ do godziny 14⁰⁰ w sobotę,
 - c) od godziny 8⁰⁰ do godziny 22⁰⁰ w niedzielę.

§ 3. 1. Przepisy § 2 nie mają zastosowania do:

- 1) pojazdów Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) pojazdów jednostek służb:
 - a) ochrony przeciwpożarowej,
 - b) ochrony chemicznej,
 - c) ochrony radiologicznej,
 - d) ochrony przed skażeniami,
 - e) pogotowia technicznego;
- 3) pojazdów biorących udział w:
 - a) akcjach ratowniczych,
 - b) akcjach humanitarnych,
 - c) usuwaniu skutków klęsk żywiołowych,
 - d) usuwaniu awarii;
- 4) pojazdów używanych:
 - a) przy budowie dróg i mostów oraz przy ich utrzymaniu,
 - b) do przewozu żywych zwierząt,
 - c) dla potrzeb skupu mleka, zbóż lub zwierząt,
 - d) dla potrzeb bezpośredniego zaopatrzenia statków morskich w paliwo, materiały olejowe, olej smarowy, części zamienne oraz wodę pitną,
 - e) do przewozu sprzętu transmisyjnego stacji radiowych i telewizyjnych,
 - f) do przewozu sprzętu dla obsługi imprez masowych, w związku z organizacją tych imprez,
 - g) do przewozu prasy,
 - h) do przewozu lekarstw i środków medycznych,
 - i) do przewozu ładunków pocztowych oraz ładunków kurierskich,
 - j) w związku z niezbędnym utrzymaniem ciągłości cyklu produkcyjnego lub świadczenia usług przedsiębiorstwa pracującego w cyklu ciągłym,
 - k) do przewozu, określonych w odrębnych przepisach, towarów niebezpiecznych w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej,
 - l) do przewozu artykułów szybko psujących się i środków spożywczych, określonych w załączniku do rozporządzenia stanowiących znaczną część ładunku lub znaczną część dostępnej przestrzeni ładunkowej,
 - m) do przewozu cementu, betonu oraz pomp do jego tłoczenia,
 - n) do przewozu odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych,
 - o) do przewozu towarów wyładowanych z wagonów na stacji kolejowej, w promieniu 50 km od stacji kolejowej;
- 5) pojazdów używanych do prac rolnych i ciągników rolniczych;
- 6) pojazdów powracających z zagranicy do bazy lub odbiorcy z siedzibą na terytorium Polski, pod warunkiem posiadania przez kierowcę ważnej rocznej karty opłaty za przejazd po drogach krajowych;
- 7) pojazdów, które wjechały na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poza terminami lub godzinami obowiązywania zakazu, w odległości do 50 km od miejsca przekroczenia granicy, oraz oczekujących na granicy na wyjazd z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) pojazdów używanych do transportu kombinowanego;

- a) między miejscem nadania lub przeznaczenia a najbliższym terminalem kolejowym, śródlądowym, lotniczym lub morskim
- b) w promieniu 150 km od terminala kolejowego, śródlądowego, lotniczego lub morskiego.

2. Przepis ust. 1 pkt 4 dotyczy także pojazdów pustych w drodze po ładunek lub w drodze powrotnej po rozładunku.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2003 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach (Dz. U. Nr 161, poz. 1565).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER TRANSPORTU

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. 131, poz. 923).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497 oraz z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701 oraz z 2007 r. Nr 52, poz. 343 i Nr 57, poz. 381.

ARTYKUŁY SZYBKO PSUJĄCE SIĘ I ŚRODKI SPOŻYWCZE

1. Mięso i podroby jadalne.
2. Ryby i skorupiaki, mięczaki i inne bezkręgowce wodne.
3. Produkty mleczarskie, w szczególności: jogurty, kefir, śmietana, mleko spożywcze, twarogi, sery dojrzewające, masło, lody.
4. Jaja ptasie i masy jajeczne.
5. Kwiaty cięte i doniczkowe.
6. Warzywa i grzyby świeże i mrożone.
7. Owoce świeże i mrożone.
8. Zboża i surowce rolne służące do produkcji żywności, pasz i tłuszczów roślinnych.
9. Produkty przemysłu młynarskiego, w szczególności: mąki, kasze, grysiki i granulki zbożowe.
10. Tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego lub roślinnego.
11. Przetwory spożywcze, w szczególności z mięsa, drobiu, ryb oraz z warzyw i owoców.
12. Cukry i wyroby cukiernicze.
13. Przetwory ze zbóż, mąki, skrobi lub mleka w proszku oraz pieczywo cukiernicze.
14. Napoje bezalkoholowe.
15. Pozostałości i odpady przemysłu spożywczego, gotowe pasze dla zwierząt.
16. Buraki cukrowe.
17. Ziemniaki.
18. Drożdże piekarskie prasowane i w formie mleczka drożdżowego.
19. Podłoże uprawowe pieczarek.

UZASADNIENIE

Uchylenie dotychczas obowiązującego rozporządzenia z dnia 18 sierpnia 2003 r. w sprawie okresowych ograniczeń zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach (Dz. U. Nr 161, poz. 1565) i wydanie nowego rozporządzenia podyktowane jest przesłankami praktycznymi, zebranymi doświadczeniami z okresu obowiązywania obecnego rozporządzenia oraz opiniami i wnioskami podmiotów bezpośrednio zainteresowanych zagadnieniem, tj. przedsiębiorstw transportowych i drogowych przewoźników indywidualnych.

Uchylenie w projekcie nowego rozporządzenia dotychczas istniejącego § 1 dotyczącego możliwości wprowadzania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zakazu ruchu pojazdów w przypadku wystąpienia na drogach uplastycznienia nawierzchni bitumistycznych, wywołanego wysokimi temperaturami, postulowane było od wielu lat. Przepis ten wielokrotnie poddawany był krytyce ze strony przewoźników transportowych i służb kontrolnych. W polskich realiach bowiem zmiany pogodowe następują szybciej niż jest w stanie reagować na nie GDDKiA. Kierowcy pojazdów „wyłączonych” z ruchu, w większości przebywający na drogach, z powodu bezpośredniego kontaktu ze słońcem i upałem stanowili, po ustaniu zakazu, zwiększone zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. W ruchu międzynarodowym oraz przy możliwości przewozów kabotażowych wprowadzony zakaz był nieskuteczny w stosunku do kierowców obcojęzycznych. Rezygnacja z tego kontrowersyjnego w praktyce zakazu („uplastycznienie nawierzchni”) ma swoje uzasadnienie również w fakcie, że był on niespotykany w skali europejskiej. Wprowadzając powyższą zmianę, kierowano się też przesłanką wzrostu postępu technologicznego w budowie dróg od 1997 r., kiedy po raz pierwszy wprowadzono powyższy zakaz.

W stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia dokonano zmian w § 2 w pkt 3. Przedstawioną zmianą skorygowano formalną nieścisłość w określeniu terminu obowiązywania zakazu ruchu. Uzasadnia się ją koniecznością uwzględnienia przepisów rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 18 kwietnia 2002 r. w sprawie organizacji roku szkolnego (Dz. U. Nr 46, poz. 432 z późn. zm.).

W § 3 dokonano usystematyzowania przepisów w celu przejrzystego stosowania prawa. W § 3 w pkt 4 w lit. l uzupełniono, w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia, o wyrazy „, których głównym ładunkiem”. Kierowano się faktem, że dotychczasowe brzmienie przepisu bez tego uzupełnienia rodzi poważne problemy, ponieważ kierowca, który przewozi symboliczną ilość ładunku uprzywilejowanego może wozić ją razem z pozostałą część zwykłego ładunku, a co za tym idzie omijać ustanowiony zakaz ruchu pojazdów.

W § 3 w pkt 4 w lit. j zrezygnowano z określenia limitu odległości 50 km od siedziby przedsiębiorstwa pracującego w ciągłym cyklu produkcyjnym podyktowana jest względami praktycznymi. Znosząc wymóg odległości, przepis dodatkowo chroni faktyczny cel i potrzebę zwolnienia od ograniczeń i zakazu ruchu pojazdów pracujących w związku z niezbędnym utrzymaniem ciągłości cyklu produkcyjnego. Umożliwia on bowiem pracę, bez przestojów, przedsiębiorstwom o ciągłym cyklu produkcyjnym. W tej samej literze dopisano zwrot „świadczenia usług” mając na względzie ułatwienie funkcjonowania niektórych firm usługowych.

Uzupełnienie brzmienia w § 3 w pkt 4 w lit. m i n wynika z potrzeb praktycznych tego rodzaju usług i uwzględnia zgłaszane postulaty w tej sprawie. Dodanie w lit. m wyrazów „, oraz pomp do jego tłoczenia” uwzględniając próby użytkowników kierowane do GDDKiA umożliwia efektywne wykorzystanie w terenie tzw. betoniarki, a w lit. n wyrazów „, lub nieczystości ciekłych” na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego, usuwa wątpliwości co do zaliczenia nieczystości ciekłych do odpadów komunalnych.

Odnosząc się do zmiany w pkt 6 § 3 dokonano zmiany brzmienia w związku z wątpliwościami jakie budził poprzedni zapis oraz skreślono wyraz „półrocznej” z uwagi na fakt iż ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 180, poz. 1497) wyeliminowała z obrotu z dniem 1 stycznia 2006 r. karty półroczne.

Zmiana w pkt 7 § 3 polegająca na zwiększeniu odległości z 25 km do 50 km od miejsca przekroczenia granicy dla pojazdów, które wjechały na terytorium RP poza terminami lub godzinami obowiązywania zakazu jest spełnieniem licznych postulatów organizacji zrzeszających przewoźników drogowych krajowych i zagranicznych, jak też zostało poparte przez GDDKiA jako organ zarządzającego ruchem na drogach krajowych. Umożliwia w ten sposób na większym obszarze organizowanie i korzystanie przez kierowców z większej liczby baz postojowych dla pojazdów objętych zakazem a przez wydłużenie odcinków drogi od granicy kierowcy mają większą możliwość organizacji postoju bez „stłoczenia pojazdów”.

Z uwagi na fakt, iż ważny interes państwa wymaga natychmiastowego wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie proponuje się, aby rozrządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

Przede wszystkim jest to związane z pilną koniecznością wprowadzenia w życie niniejszych przepisów, co umożliwi polskim przewoźnikom swobodne poruszanie się po drogach w kraju w okresie letnim przy wysokich temperaturach.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowany akt oddziałuje na Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad – centralny organ administracji rządowej oraz podmioty wykonujące przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia był przedmiotem konsultacji z następującymi organizacjami przewoźników drogowych:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa,
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa,
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Warszawa,
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa
- Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k/Piły,
- Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz.

Uwagi zostały zgłoszone przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Nie uwzględniono uwagi zgłoszonej przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, które wnioskował o dopisanie w § 3 pkt 6 słowa „półrocznej” z uwagi na fakt, iż ustawa o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw wprowadza półroczną kartę opłaty drogowej.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

Zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z Traktatu Akcesyjnego, Polska ma obowiązek do końca 2011 r. dostosować do obciążeń 11,5 t/oś sieć dróg o długości 2502,8 km. Pojazdy o tym nacisku osi to najcięższe pojazdy o dmc powyżej 12 t objęte podmiotowym rozporządzeniem. Na koniec 2006 r. dostosowano do tych obciążeń sieć dróg krajowych zamiejskich o długości 2924 km, w tym 1306 km dróg wynikających z Traktatu. Na kolejne lata zaplanowane zostały do wzmocnienia kolejne odcinki dróg, dla których przewidziano finansowanie w ramach programów UE lub ze środków budżetowych. Prowadząc wieloletni program dostosowywania nawierzchni dróg do zwiększonych obciążeń można stwierdzić, że odstąpienie od okresowych ograniczeń i zakazów ruchu pojazdów ciężkich wprowadzanych w okresie podwyższonych temperatur nie spowoduje dodatkowych wydatków na remonty dróg.

Jeżeli nawet w sieci dróg krajowych znajdują się odcinki dróg nie objętych ww. programami a wykorzystywane przez najcięższy tabor drogowy to skala potencjalnego zniszczenia (uszkodzenia) tych dróg przez pojazdy jest mała a koszt ich naprawy lub wzmocnienia niewspółmiernie niski do korzyści jakie osiągną przedsiębiorcy transportowi.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia - przy zniesieniu bariery odległości 50km, do której mogły poruszać się pojazdy pracujące w związku z niezbędnym utrzymaniem ciągłości cyklu produkcyjnego przedsiębiorstw (§ 3 pkt 4 lit j) - nie wpłynie ujemnie na rynek pracy, a nawet może wpłynąć na jego intensyfikację.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia, przez zniesienie bariery odległości, o której mowa w pkt 4, zwiększy konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Ponadto zlikwidowanie ograniczeń ruchu pojazdów ciężkich (powyżej 12 t) w przypadku wystąpienia wysokich temperatur korzystnie wpłynie na przedsiębiorców. Nie będą oni ponosić strat finansowych w sytuacji zatrzymywania pojazdów na parkingach w związku z zakazem poruszania się pojazdów. Nie będą również przedsiębiorcom groziły kary umowne jak też utraty kontraktów z uwagi na postoje.

6. Wpływ regulacji na rozwój regionalny.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.