

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2020 r.

**zmieniające rozporządzenie 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 2020 r. poz. 110, 284, 568 i 695) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 1968) po § 3a dodaje się § 3b w brzmieniu:

„§ 3b. Przepisu § 2 pkt 2 nie stosuje się w dniu 30 kwietnia 2020 r.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

*Za zgodność pod względem legislacyjnym,
prawnym i redakcyjnym
Marcin Przychodzki
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 1968 oraz z 2020 r. poz. 655), zwanego dalej „rozporządzeniem zmienianym”, stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 10 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).

Projektowane rozporządzenie w rozporządzeniu zmienianym po § 3a dodaje § 3b, w brzmieniu „§ 3b. Przepisu § 2 pkt 2 nie stosuje się w dniu 30 kwietnia 2020 r.”.

Obowiązujący przepis § 2 pkt 2 rozporządzenia zmienianego wskazuje, iż okresowe ograniczenia ruchu pojazdów, przez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju, obowiązują od godziny 18:00 do godziny 22:00 w dzień poprzedzający 1 maja – Święto Państwowe wskazane w § 2 pkt 1 lit. d tego rozporządzenia.

W związku z wprowadzonym w okresie od dnia 20 marca 2020 r. do odwołania na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, na podstawie rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 491, z późn. zm.), wynika potrzeba zawieszenia obowiązywania wprowadzonych rozporządzeniem zmienianym okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach. Z powodu zagrożenia epidemiologicznego wprowadzony został szereg zakazów dotyczących przemieszczania się obywateli. Z tego względu zaobserwowano zmniejszenie natężenia ruchu na polskich drogach. Obecnie nie występuje ustawowa przesłanka określona w art. 10 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tj. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych.

Mając na uwadze powyższe przewiduje się, że w dniu 30 kwietnia 2020 r. natężenie ruchu pojazdów osobowych będzie znacznie mniejsze.

Dodatkowo, mając na względzie konieczność zapewnienia ciągłości świadczenia usług transportowych oraz dostaw towarów w czasie trwania epidemii, w szczególności w zakresie niezbędnym do zapobiegania, przeciwdziałania i zwalczania COVID-19, zasadne jest, aby wprowadzić wyłączenie stosowania przepisów dotyczących okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów w dniu 30 kwietnia 2020 r.

Ponadto projektowana regulacja umożliwi wszystkim podmiotom wykonującym operacje transportowe, realizowane pojazdami i zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, ich zakończenie przed Świętem Państwowym 1 maja.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem ogłoszenia. Termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wynika z występowania szczególnej sytuacji związanej z obowiązywaniem na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii. Takiego terminu wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wymaga ważny interes państwa a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia może mieć pozytywny wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonani powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt niniejszego rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Ponadto stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Emilia Wiktorzak – specjalista w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury</p> <p>E-mail: Emilia.Wiktorzak@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>23.04.2020 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>inne</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</p> <p>54</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie po § 3a dodaje § 3b w rozporządzeniu *Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1968 oraz z 2020 r. poz. 655) w brzmieniu „§ 3b. Przepisu § 2 pkt 2 nie stosuje się w dniu 30 kwietnia 2020 r.”.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W związku z wprowadzonym na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie rozporządzenia *Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii* (Dz. U. poz. 491, z późn. zm.), w okresie od dnia 20 marca 2020 r. do odwołania, stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 wynika potrzeba zawieszenia obowiązywania okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach. Z powodu zagrożenia epidemiologicznego wprowadzony został szereg zakazów dotyczących przemieszczania się obywateli. Z tego względu zaobserwowano zmniejszenie natężenia ruchu na polskich drogach. Obecnie nie występuje ustawowa przesłanka określona w art. 10 ust. 11 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. poz. 110, z późn. zm.), tj. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych.

Mając na uwadze powyższe przewiduje się, że w dniu 30 kwietnia 2020 r. natężenie ruchu pojazdów osobowych będzie znacznie mniejsze.

Dodatkowo, mając na względzie konieczność zapewnienia ciągłości świadczenia usług transportowych oraz dostaw towarów w czasie trwania epidemii, w szczególności w zakresie niezbędnym do zapobiegania, przeciwdziałania i zwalczania COVID-19, zasadne jest, aby wprowadzić wyłączenie stosowania przepisów dotyczących okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów w dniu 30 kwietnia 2020 r.

Ponadto projektowana regulacja umożliwi wszystkim podmiotom wykonującym operacje transportowe, realizowane pojazdami i zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, ich zakończenie przed Świętem Państwowym 1 maja.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
		-	

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

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
- 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;

- 4) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 6) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 7) Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
- 8) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”.

Projektodawca ze względu na występowanie szczególnej sytuacji związanej z obowiązywaniem na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii zastosował skrócony termin konsultacji publicznych. Wyniki konsultacji publicznych zostaną przedstawione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	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)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem		-				-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa						-	-	-	-	-	-	-
JST						-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem						-	-	-	-	-	-	
budżet państwa						-	-	-	-	-	-	
JST						-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												

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

		Skutki							
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 r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia może mieć pozytywny wpływ na działalność przedsiębiorstw z uwagi na fakt, iż projektowana regulacja pozwoli na zapewnienie ciągłości świadczenia usług transportowych oraz pozwoli wszystkim podmiotom wykonującym operacje transportowe, realizowane pojazdami i zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, ich zakończenie przed Świętem Państwowym 1 maja.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	osoby								

	niepełnosprawne oraz osoby starsze	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak danych	

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie proponowanych w projekcie rozporządzenia rozwiązań pozostanie bez wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak