

Szanowny Panie Marszałku! Odpowiadając na interpelację pana posła Adama Gawędy (pismo, znak: SPS-023-16290/10, z dnia 16 czerwca 2010 r.) w sprawie interpretacji art. 40c ustawy o drogach publicznych oraz jej ewentualnych zmian, uprzejmię przedstawiam następujące informacje.

Zgodnie z art. 40c ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) w przypadku stwierdzenia, że pojazd przekracza dopuszczalną masę całkowitą, naciski osi, wymiary lub przejazd pojazdu odbywa się bez zezwolenia wymaganego przepisami o ruchu drogowym inspektor Inspekcji Transportu Drogowego oraz funkcjonariusz Policji mają prawo wymierzania i pobierania kary pieniężnej, ustalonej zgodnie z art. 13g ust. 2. Jednocześnie należy pamiętać, iż zgodnie z art. 61 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) ładunek umieszczony na pojeździe powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia. Zgodnie z wyrokiem z dnia 7 kwietnia 2008 r. Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie (sygn. akt VI SA/Wa 203/08) ładunek sypki powinien być tak zabezpieczony, aby zmiana jego położenia nie była możliwa ani w czasie jazdy, ani w czasie kontroli. W przypadku gdy istnieją rzeczywiste trudności z zabezpieczeniem ładunku przed przemieszczeniem uniemożliwiające zapewnienie równomiernego obciążenia wszystkich osi pojazdu zgodnie z obowiązującymi normami, przewoźnik powinien w takiej sytuacji uzyskać zezwolenie na przejazd pojazdem nienormatywnym i w ten sposób uniknąć opłaty karnej.

W kolejnym wyroku z dnia 7 listopada 2007 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie (sygn. akt VI SA/Wa 689/07) stwierdził, iż w przypadku wystąpienie przesłanki z art. 40c ust. 1 ustawy o drogach publicznych karą pieniężną sankcjonowany jest sam fakt przejazdu po drogach publicznych pojazdem nienormatywnym – w rozpatrywanej sprawie pojazdem, którego nacisk na osie przekraczał wartości dopuszczalne na drodze, którą się poruszał. Obowiązkiem przedsiębiorcy wykonującego transport jest zapewnienie spełniania przez pojazd określonych norm, w tym dopuszczalnych

nacisków osi. Na przedsiębiorcy tym ciąży także odpowiedzialność za przejazd pojazdem nienormatywnym. Odpowiedzialność ta ma charakter odpowiedzialności obiektywnej w tym znaczeniu, że nie jest uzależniona od istnienia winy po jego stronie. Dla nałożenia kary w drodze decyzji administracyjnej wystarczające było stwierdzenie przekroczenia dopuszczalnych nacisków. Dlatego też organ nie ma obowiązku prowadzić postępowania dowodowego na okoliczność istnienia lub nieistnienia winy po stronie przedsiębiorcy czy też prowadzącego pojazd kierowcy.

Należy również pamiętać o tym, iż argument skarżących, że pojazd nie przekroczył dopuszczalnej masy całkowitej, a tylko nacisk osi nie może być uwzględniany przez organ z uwagi na fakt, iż przekroczenie dopuszczalnych nacisków na osie pojazdu może występować przy stwierdzonym fakcie nieprzekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Dlatego też ustawodawca przewidział sankcje zarówno za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi, jak też za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i są to sankcje od siebie niezależne (wyrok z dnia 13 grudnia 2005 r. Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, sygn. akt VI SA/Wa 1536/05).

Odnosząc się do możliwości zmiany przepisów w przedmiotowym zakresie, uprzejmie informuję, iż obecnie trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który m.in. uchyla art. 40c ustawy o drogach publicznych. Dodatkowo przedmiotowy projekt przenosi kwestie opłat i kar za przejazd pojazdu nienormatywnego z ustawy o drogach publicznych do ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Nowe uregulowania zawarte w ww. projekcie wprowadzają możliwość niewszczywania postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za przejazd pojazdu nienormatywnego wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umorzyć, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, a przekroczenie dotyczy wyłącznie

nacisku osi pojazdu – przy przewozie ładunków sypkich, drewna lub ładunków, przy których ładowaniu nie było możliwości pomiaru nacisku osi. Zgodnie z wyżej wymienionym projektem ustawy przy przewozie drewna jego rzeczywistą masę ustala się jako iloczyn objętości ładunku i normatywnej gęstości ustalonej dla danego drewna. Ponadto przepisy projektu zmieniają brzmienie art. 130a ust. 1 pkt 3. ustawy Prawo o ruchu drogowym, które dają możliwości organom kontroli niekierowania pojazdu na parking strzeżony, jeżeli istnieje możliwość kontynuowania przejazdu po drodze publicznej o wyższym dopuszczalnym nacisku osi bez naruszania nacisków osi określonych w przepisach ruchu drogowego lub kierujący usunie przyczyny powodujące przekroczenie nacisku osi.

Przedmiotowy projekt ustawy został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów na posiedzeniu w dniu 1 czerwca 2010 r. i rekomendowany Radzie Ministrów oraz uzgodniony bez uwag przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 30 czerwca 2010 r.

Z poważaniem