

Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60

USTAWA
z dnia 21 marca 1985 r.
o drogach publicznych

Opracowano na podstawie: tj. Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086, Nr 273, poz. 2703.

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art. 1.

Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Art. 2.

1. Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie:
 - 1) drogi krajowe;
 - 2) drogi wojewódzkie;
 - 3) drogi powiatowe;
 - 4) drogi gminne.
2. Ulice leżące w ciągu dróg wymienionych w ust. 1 należą do tej samej kategorii co te drogi.
3. Drogi publiczne ze względów funkcjonalno-technicznych dzielą się na klasy określone w warunkach technicznych, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.¹⁾), jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Art. 2a.

1. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa.
2. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Art. 3.

Drogi publiczne ze względu na ich dostępność dzielą się na:

- 1) drogi ogólnodostępne;
- 2) drogi o ograniczonej dostępności, w tym autostrady i drogi ekspresowe.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 92, poz. 881, Nr 93, poz. 888 i Nr 96, poz. 959.

Art. 4.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) pas drogowy – wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą;
- 2) droga – budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym;
- 3) ulica – drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe;
- 4) torowisko tramwajowe – część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy;
- 5) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów;
- 6) chodnik – część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych;
- 7) korona drogi – jezdnie z pobocznymi, pasami awaryjnego postoju lub pasami przeznaczonymi do ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych – również z pasem dzielącym jezdnie;
- 8) zjazd – połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- 9) skrzyżowanie dróg publicznych:
 - a) jednopoziomowe – przecięcie się lub połączenie dróg publicznych na jednym poziomie,
 - b) wielopoziomowe – krzyżowanie się lub połączenie dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy);
- 10) droga ekspresowa – drogę przeznaczoną wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych:
 - a) wyposażoną w jedną lub dwie jezdnie,
 - b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróźnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi;
- 11) autostrada – drogę przeznaczoną wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych:
 - a) wyposażoną przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie,

- b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady;
- 12) drogowy obiekt inżynierski – obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcję oporową;
 - 13) obiekt mostowy – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakadę, kładkę;
 - 14) tunel – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji przez przeszkodę terenową lub pod nią, w tym przejście podziemne;
 - 15) przepust – budowlę o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczoną do przeprowadzenia cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi;
 - 16) konstrukcja oporowa – budowlę przeznaczoną do utrzymywania w stanie stateczności nasypu lub wykopu;
 - 17) budowa drogi – wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowę i rozbudowę;
 - 18) przebudowa drogi – wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego;
 - 19) remont drogi – wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym;
 - 20) utrzymanie drogi – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej;
 - 21) ochrona drogi – działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi, ograniczenia jej funkcji, niewłaściwego jej użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu;
 - 22) zieleń przydrożna – roślinność umieszczoną w pasie drogowym, mającą na celu w szczególności ochronę użytkowników drogi przed oślepieniem przez pojazdy nadjeżdżające z kierunku przeciwnego, ochronę drogi przed zawiewaniem i zaśnieżaniem, ochronę przyległego terenu przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby;
 - 23) reklama – nośnik informacji wizualnej w jakiegokolwiek materialnej formie wraz z elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, umieszczony w polu widzenia użytkowników drogi, niebędący znakiem w rozumieniu przepisów o znakach i sygnałach lub znakiem informującym o obiektach użyteczności publicznej ustawionym przez gminę;

- 24) dostępność drogi – cechę charakteryzującą gęstość połączeń danej drogi z innymi drogami przez skrzyżowania dróg oraz zakres dostępu do drogi przez zjazdy;
- 25) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi.

Art. 4a.

1. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sieć autostrad i dróg ekspresowych, mając na uwadze potrzeby społeczne i gospodarcze kraju w zakresie rozwoju infrastruktury.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.

Art. 5.

1. Do dróg krajowych zalicza się :
 - 1) autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;
 - 2) drogi międzynarodowe;
 - 3) drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;
 - 4) drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów);
 - 5) drogi alternatywne dla autostrad płatnych;
 - 6) drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich;
 - 7) drogi o znaczeniu obronnym.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1.
3. Minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii właściwych zarządów województw, a w miastach na prawach powiatu – właściwych prezydentów miast, w drodze rozporządzenia, ustala przebieg istniejących dróg krajowych, w celu zapewnienia ciągłości dróg krajowych.

Art. 6.

1. Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych.

2. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.
3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa, po zasięgnięciu opinii zarządów powiatów, na obszarze których przebiega droga, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast.

Art. 6a.

1. Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.
2. Zaliczenie drogi do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga, oraz zarządów sąsiednich powiatów, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast.
3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga.

Art. 7.

1. Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.
2. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.
3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy.

Art. 7a.

1. Organy właściwe w sprawach zaliczenia do kategorii i ustalenia przebiegu dróg, przekazując propozycje zaliczenia do kategorii lub propozycje ustalenia przebiegu dróg, wyznaczają termin do przedstawienia opinii, o których mowa w art. 5–7. Wyznaczony termin zgłaszania opinii nie może być krótszy niż 21 dni od dnia doręczenia propozycji do zaopiniowania.
2. Niezłożenie opinii w przewidzianym terminie uznaje się za akceptację propozycji.

Art. 8.

1. Drogi niezaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, w szczególności drogi w osiedlach mieszkaniowych, dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców, place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami oraz pętle autobusowe, są drogami wewnętrznymi.

2. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.
3. Finansowanie zadań, o których mowa w ust. 2, należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.
4. Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej.

Art. 9.

1. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, zaliczyć drogę niebędącą drogą publiczną w rozumieniu art. 1 do odpowiedniej kategorii, jeżeli droga ta:
 - 1) jest niezbędna do komunikacji publicznej;
 - 2) spełnia kryteria właściwe dla kategorii drogi wojewódzkiej, powiatowej lub gminnej;
 - 3) nie została zaliczona przez organ właściwy do zaliczenia do kategorii dróg wojewódzkich w trybie art. 6 ust. 2, powiatowych w trybie art. 6a ust. 2 lub gminnych w trybie art. 7 ust. 2.
2. Finansowanie w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, o których mowa w ust. 1, należy do zarządcy drogi właściwego dla kategorii, do której droga została zaliczona.

Art. 10.

1. Organem właściwym do pozbawienia drogi dotychczasowej kategorii jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii.
2. Pozbawienia drogi jej kategorii dokonuje się w trybie właściwym do zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii.
3. Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem przypadku wyłączenia drogi z użytkowania, jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Pozbawienie i zaliczenie nie może być dokonane później niż do końca trzeciego kwartału danego roku, z mocą od dnia 1 stycznia roku następnego.
4. Nowo wybudowany odcinek drogi zostaje zaliczony do kategorii drogi, w której ciągu leży.
5. Odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.
6. Drogom publicznym, obiektom mostowym i tunelom nadaje się numerację.
7. Numery drogom, po zaliczeniu ich do kategorii dróg publicznych, nadają odpowiednio:
 - 1) drogom krajowym i wojewódzkim – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
 - 2) drogom powiatowym i gminnym – zarządy województw.

8. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządy województw prowadzą rejestry numerów nadanych drogom.
9. Jednolite numery inwentarzowe, zwane dalej „JNI”, obiektom mostowym i tunelom nadaje, na podstawie zgłoszeń zarządców dróg, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.
10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi rejestr JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom.
11. Dla poszczególnych kategorii dróg właściwy zarządca drogi prowadzi ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów.
12. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób numeracji oraz zakres, treść i sposób prowadzenia ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, a także treść i sposób prowadzenia rejestrów numerów nadanych drogom oraz rejestru JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom, mając na względzie potrzeby zarządzania drogami publicznymi oraz gromadzenia danych o sieci tych dróg, w ramach jednolitej metodyki systemu referencyjnego.

Art. 13.

1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:
 - 1) parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania;
 - 2) przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych.
2. Korzystający z dróg publicznych mogą być obowiązani do ponoszenia opłat za:
 - 1) przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych;
 - 2) przeprawy promowe na drogach publicznych.
3. Od opłat, o których mowa w ust. 1 i 2, są zwolnione:
 - 1) pojazdy:
 - a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Państwowej Straży Pożarnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Straży Granicznej, pogotowia ratunkowego, Służby Więziennej, Służby Celnej,
 - b) zarządów dróg,
 - c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
 - d) wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej;
 - 2) autobusy szkolne przewożące dzieci do szkoły.
4. Od opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 2, zwolnione są:
 - 1) ciągniki rolnicze i inne maszyny rolnicze;
 - 2) oznakowane pojazdy konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu osób niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej lub pojazdy zaopatrzone w kartę parkingową.

art. 11 i 12 uchylony

5. Korzystający z drogi publicznej może być zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 i 2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdów w ramach pomocy humanitarnej i medycznej.
6. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 5, następuje w drodze decyzji administracyjnej, wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek podmiotu występującego o takie zwolnienie.

Art. 13a.

Zadania w zakresie budowy i eksploatacji autostrad i dróg ekspresowych mogą być realizowane:

- 1) na zasadach ogólnych określonych w ustawie;
- 2) na zasadach określonych w przepisach o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Art. 13b.

1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.
2. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.
3. Rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania.
4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania:
 - 1) ustala wysokość stawek opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, z tym że opłata za pierwszą godzinę parkowania pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł;
 - 2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
 - 3) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.
5. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca parkowania. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny parkowania, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20 % za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania.
6. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi:
 - 1) wyznacza w strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na parkowanie, w tym miejsca przeznaczone na parkowanie oznakowanych pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych o

- obniżonej sprawności ruchowej lub pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową;
- 2) może wyznaczać w strefie płatnego parkowania zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) w celu korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo.
7. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku – zarządca drogi.

Art. 13c.

1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 2, pobiera się za:
- 1) jednorazowy przejazd w wyznaczonym czasie, po ustalonej trasie, pojazdu nienormatywnego;
 - 2) jednorazowy przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie, pojazdu nienormatywnego, który przekracza granicę państwa;
 - 3) przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas określony;
 - 4) przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas nieokreślony.
2. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu pojazdu nienormatywnego i stawki opłaty za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru tego pojazdu, przewidzianej w przepisach określających warunki techniczne pojazdów. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru opłatę ustala się za każde przekroczenie oddzielnie. Jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub składowych osi wielokrotnej pojazdu, opłatę ustala się za każde przekroczenie oddzielnie.
3. Stawki opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 1 do ustawy.
4. Stawki opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, wynoszą:
- 1) 150 zł – za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu nie więcej niż o 2 m;
 - 2) 150 zł – za przekroczenie dopuszczalnej szerokości pojazdu nieprzekraczającej 3 m;
 - 3) 450 zł – za przekroczenie dopuszczalnych wielkości nacisków osi pojedynczych lub składowych do 15 %.
5. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 3, ustala się jako iloczyn liczby dni ważności zezwolenia i stawki opłaty dziennej.
6. Stawka opłaty dziennej, o której mowa w ust. 5, wynosi:
- 1) 10 zł – za przekroczenie dopuszczalnej szerokości pojazdu;
 - 2) 5 zł – za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość pojazdu.
7. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 4, wynosi 20 zł.
8. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 2, pobiera się przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
9. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, ustala i pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna.
10. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 2, ustala i pobiera naczelnik urzędu celnego.

11. Opłaty, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4, ustala i pobiera starosta.
12. Opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala się przy udzielaniu zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, w drodze decyzji administracyjnej.
13. Termin uiszczenia opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 3 i 4, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca wysokość opłaty stała się ostateczna.
14. Opłata, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jest pobierana przed wydaniem zezwolenia.
15. W przypadku odstąpienia od dokonania przejazdu przed terminem określonym w zezwoleniu opłata, o której mowa w ust. 1 pkt 1, podlega zwrotowi. Zwrotu dokonuje organ, który pobrał opłatę.

Art. 13d.

1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, może być pobierana za przejazd pojazdów przez obiekt mostowy lub tunel, którego długość jest większa niż 400 m.
2. Przez długość obiektu mostowego lub tunelu, o której mowa w ust. 1, należy rozumieć długość całkowitą obiektu podaną w dokumentach ewidencyjnych obiektu mostowego lub tunelu, prowadzonych zgodnie z przepisami w sprawie numeracji i ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli i promów.
3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1:
 - 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg;
 - 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów;
 - 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep;
 - 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu;
 - 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez obiekt mostowy nie może przekroczyć dla:
 - 1) pojazdu kategorii 1 – 4 zł;
 - 2) pojazdu kategorii 2 – 5 zł;
 - 3) pojazdu kategorii 3 – 6 zł;
 - 4) pojazdu kategorii 4 – 8 zł;
 - 5) pojazdu kategorii 5 – 9 zł.
5. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art.

- 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez obiekt mostowy nie może przekroczyć stawek określonych w ust. 4 pkt 1–5.
6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez tunel nie może przekroczyć dla:
- 1) pojazdu kategorii 1 – 8 zł;
 - 2) pojazdu kategorii 2 – 10 zł;
 - 3) pojazdu kategorii 3 – 12 zł;
 - 4) pojazdu kategorii 4 – 15 zł;
 - 5) pojazdu kategorii 5 – 18 zł.
7. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez tunel nie może przekroczyć stawek, o których mowa w ust. 6 pkt 1–5.
8. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, w drodze rozporządzenia:
- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
 - 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
 - 3) określa sposób pobierania tej opłaty
- uwzględniając w szczególności potrzeby użytkowników w zakresie częstotliwości korzystania z obiektów mostowych i tuneli, zmniejszenie skutków finansowych wprowadzenia opłaty dla mieszkańców, dostępność informacji o wysokości opłat oraz koszt poboru tej opłaty.
9. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, w drodze uchwały:
- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
 - 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty;
 - 3) określa sposób pobierania tej opłaty.
10. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku – zarządca drogi.

Art. 13e.

1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, może być pobierana za przewóz promem osób, zwierząt, bagażu lub pojazdów.
2. Nie pobiera się opłaty za przewóz osób od kierowcy przewożonego pojazdu.
3. Nie pobiera się opłaty za przewóz zwierzęcia przewożonego jako bagaż ręczny.
4. Nie pobiera się opłaty za przewóz bagażu od osoby przewożącej bagaż ręczny, którego masa nie przekracza 20 kg na osobę.

5. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2:
- 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg, motorowery i motocykle;
 - 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów, a także pojazdy zaprzęgowe;
 - 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep;
 - 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu;
 - 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.
6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć dla:
- 1) jednej osoby – 3 zł;
 - 2) jednego zwierzęcia – 3 zł;
 - 3) jednej sztuki bagażu – 5 zł;
 - 4) pojazdu:
 - a) kategorii 1 – 8 zł,
 - b) kategorii 2 – 10 zł,
 - c) kategorii 3 – 12 zł,
 - d) kategorii 4 – 15 zł,
 - e) kategorii 5 – 18 zł.
7. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć stawek, o których mowa w ust. 6 pkt 1–4.
8. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, w drodze rozporządzenia:
- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
 - 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
 - 3) określa sposób pobierania tej opłaty
- uwzględniając w szczególności potrzeby użytkowników w zakresie częstotliwości korzystania z przepraw promowych, zmniejszenie skutków finansowych wprowadzenia opłaty dla mieszkańców, dostępność informacji o wysokości opłat oraz koszt poboru tej opłaty.
9. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, w drodze uchwały:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
 - 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty;
 - 3) określa sposób pobierania tej opłaty.
10. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, pobiera zarząd drogi, w której ciągu jest zlokalizowana przeprawa promowa, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

Art. 13f.

1. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłatę dodatkową.
2. Rada gminy (rada miasta) określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 50 zł.
3. Opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

Art. 13g.

1. Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia określonego przepisami o ruchu drogowym lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu wymierza się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.
2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do ustawy.
3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Dokonujący przejazdu pojazdem nienormatywnym zarejestrowanym w kraju uiszcza wymierzoną karę pieniężną w terminie 21 dni od dnia jej wymierzenia oraz jest obowiązany do niezwłocznego przekazania dowodu uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją wymierzył.
5. Karę pieniężną uiszcza się w formie bezgotówkowej za pomocą przekazu na właściwy rachunek bankowy lub za pomocą karty płatniczej, z tym że w przypadku przedsiębiorców zagranicznych możliwe jest uiszczenie kary pieniężnej w formie gotówkowej bezpośrednio organowi, który ją wymierzył.
6. W przypadku uiszczenia kary pieniężnej w formie gotówkowej organ wydaje pokwitowanie na druku ścisłego zarachowania, stanowiące dowód uiszczenia tej kary.
7. Koszty związane z uiszczeniem kary pieniężnej poprzez przekazanie jej na rachunek bankowy, a w przypadku uiszczenia kary pieniężnej za pomocą karty płatniczej – koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na właściwy rachunek bankowy – pokrywa wpłacający.
8. W przypadku uwzględnienia odwołania uiszczona kara pieniężna podlega zwrotowi odpowiednio z budżetu jednostki samorządu terytorialnego lub z rachunku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w art. 40a ust. 1, w terminie 14 dni od dnia uchylecia decyzji wymierzającej karę.

9. Do czasu uiszczenia kary pieniężnej przez przedsiębiorcę zagranicznego pojazd kieruje się lub usuwa na jego koszt na najbliższy parking strzeżony.
10. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy o ruchu drogowym.
11. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po ustaniu przyczyny skierowania pojazdu na parking i przedstawieniu przez kontrolowanego organowi, który wymierzył karę, dowodu uiszczenia kary pieniężnej.
12. Jeżeli kara pieniężna nie zostanie uiszczona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia wymierzenia kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. z 2002 r. Nr 110, poz. 968, z późn. zm.²⁾) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

**rozdział 1a uchylony
(art. 16a-16d)**

Art. 16.

1. Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia.
2. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg, o których mowa w ust. 1, określa umowa między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej.

**pkt 5 w ust. 1 w art.
17 uchylony**

Rozdział 2 Administracja drogowa

Art. 17.

1. Do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu należy:
 - 1) określanie kierunków rozwoju sieci drogowej;
 - 2) wydawanie przepisów techniczno-budowlanych i eksploatacyjnych dotyczących dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
 - 3) koordynacja działań w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa;
 - 4) koordynacja działań na rzecz rozwiązywania problemów klęsk żywiołowych w zakresie dróg publicznych;
 - 6) sprawowanie nadzoru nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określa, w drodze rozporządzenia, sposób koordynacji działań, o których mowa w ust. 1 pkt 3, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia sprawnego współdziałania właściwych organów i instytucji w tym zakresie.

**art. 14 i art. 15
uchylone**

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 127, poz. 1090, Nr 141, poz. 1178, Nr 153, poz. 1271, Nr 169, poz. 1387, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1679 i Nr 216, poz. 1824, z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302, Nr 193, poz. 1884, Nr 217, poz. 2124 i Nr 228, poz. 2255 oraz z 2004 r. Nr 68, poz. 623, Nr 91, poz. 870 i 871, Nr 96, poz. 959 i Nr 116, poz. 1203.

Art. 18.

1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, do którego należy:
 - 1) wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych;
 - 2) realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych.
2. Do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad należy również:
 - 1) współdziałanie w realizacji polityki transportowej w zakresie dróg;
 - 1a) gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych;
 - 2) nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa;
 - 3) wydawanie zezwoleń na jednorazowy przejazd w określonym czasie i po ustalonej trasie pojazdów nienormatywnych;
 - 4) współpraca z administracjami drogowymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi;
 - 5) współpraca z organami samorządu terytorialnego w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej;
 - 6) zarządzanie ruchem na drogach krajowych;
 - 6a) ochrona zabytków drogownictwa;
 - 7) wykonywanie zadań związanych z przygotowywaniem i koordynowaniem budowy i eksploatacji albo wyłącznie eksploatacji, autostrad płatnych, w tym:
 - a) prowadzenie prac studialnych dotyczących autostrad płatnych, przygotowywanie dokumentów wymaganych w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko – na etapie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, o którym mowa w przepisach o ochronie środowiska,
 - b) współpraca z organami właściwymi w sprawach zagospodarowania przestrzennego, obrony narodowej, geodezji i gospodarki gruntami, ewidencji gruntów i budynków, scalania i wymiany gruntów, melioracji wodnych, ochrony gruntów rolnych i leśnych, ochrony środowiska oraz ochrony zabytków,
 - c) nabywanie, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, nieruchomości pod autostrady i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do nieruchomości,
 - d) opracowywanie projektów kryteriów oceny ofert w postępowaniu przetargowym i przeprowadzanie postępowań przetargowych,
 - f) uzgadnianie projektu budowlanego autostrady lub jej odcinka w zakresie zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi autostrad płatnych,
 - g) kontrola budowy i eksploatacji autostrady w zakresie przestrzegania warunków umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady,
 - h) wykonywanie innych zadań, w sprawach dotyczących autostrad, określonych przez ministra właściwego do spraw transportu;

**lit. e w pkt 7 w ust. 2
w art. 18 uchylona**

- 8) pobieranie opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.
3. Prezes Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu powołuje Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad odwołuje Prezes Rady Ministrów.
4. Minister właściwy do spraw transportu na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad powołuje zastępców Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zastępców Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad odwołuje minister właściwy do spraw transportu.

Art. 18a.

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad realizuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wykonuje również zadania zarządu dróg krajowych.
2. W skład Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wchodzi oddziały w województwach.
3. Obszar działania oddziału pokrywa się z obszarem województwa.
4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad powołuje i odwołuje dyrektorów oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może upoważnić pracowników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do załatwiania określonych spraw w jego imieniu w ustalonym zakresie, w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych.
6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze zarządzenia, nadaje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad statut, określający jej wewnętrzną organizację.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach, uwzględniając potrzebę zapewnienia ich jednolitości i kompletności.
8. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje środki, ustalone corocznie w ustawie budżetowej, na związane z budową autostrad prace studialne i dokumentacyjne, nabywanie nieruchomości i gospodarowanie nimi, odszkodowania, należności z tytułu ochrony gruntów leśnych, prace scaleniowe i wymienne, przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej, przeprowadzanie ratowniczych badań archeologicznych i badań ekologicznych oraz opracowywanie ich wyników.

Art. 19.

1. Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi.
2. Zarządcami dróg, z zastrzeżeniem ust. 3 i 5, są dla dróg:
 - 1) krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
 - 2) wojewódzkich – zarząd województwa;
 - 3) powiatowych – zarząd powiatu;

- 4) gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta).
3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą autostrady wybudowanej na zasadach określonych w ustawie do czasu przekazania jej, w drodze porozumienia, spółce, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Spółka pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, z wyjątkiem zadań, o których mowa w art. 20 pkt 1, 8 i 17, które wykonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.
4. Zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.
5. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Art. 20.

Do zarządcy drogi należy w szczególności:

- 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- 2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) pełnienie funkcji inwestora;
- 4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- 5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- 6) przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- 7) koordynacja robót w pasie drogowym;
- 8) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;
- 9) prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom;
- 9a) sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad;
- 10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 11) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- 12) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- 13) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
- 14) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;

**ust. 3a i 6 w art. 19
uchylone**

- 15) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- 16) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- 17) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości;
- 18) nabywanie nieruchomości innych niż wymienione w pkt 17 na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa.

Art. 21.

1. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 2–4 i ust. 5, może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca.
- 1a. Zarządca drogi może upoważnić pracowników odpowiednio: urzędu marszałkowskiego, starostwa, urzędu miasta lub gminy albo pracowników jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie, a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych.
2. Zarządy dróg mają prawo do:
 - 1) wstępu na grunty przyległe do pasa drogowego, jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg;
 - 2) urządzania czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogowego w razie przerwy w komunikacji na drodze;
 - 3) ustawiania na gruntach przyległych do pasa drogowego zasłon przeciwsnieżnych.
3. Właścicielom lub użytkownikom gruntów, którzy ponieśli szkody w wyniku czynności wymienionych w ust. 2, przysługuje odszkodowanie na zasadach określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami.

art. 23-24 wygasły

Art. 22.

1. Zarząd drogi sprawuje nieodpłatny trwały zarząd gruntami w pasie drogowym.
2. Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać, w drodze umowy, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a także na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu. Zarząd drogi może pobierać z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543, z późn. zm.³⁾) nie stosuje się.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz. 1800, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 113, poz. 984, Nr 126, poz. 1070, Nr 130, poz. 1112, Nr 153, poz. 1271, Nr 200, poz. 1682 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 1, poz. 15, Nr 80, poz. 717, 720 i 721, Nr 96, poz. 874, Nr 124, poz. 1152, Nr 162, poz. 1568, Nr 203, poz. 1966 i Nr 217, poz. 2124 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 19, poz. 177, Nr 91, poz. 870, Nr 92, poz. 880 i Nr 141, poz. 1492.

3. W przypadku nabywania gruntów przeznaczonych pod pas drogowy zarząd drogi może wystąpić z wnioskiem o dokonanie podziału lub scalenia i podziału nieruchomości, zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami lub przepisami o scalaniu gruntów.

Rozdział 3

Skrzyżowania dróg z innymi drogami komunikacji lądowej i powietrznej oraz liniowymi urządzeniami technicznymi

Art. 25.

1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg różnej kategorii, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii.
2. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania.
3. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowania autostrady lub drogi ekspresowej z innymi drogami publicznymi, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej.
4. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania, o którym mowa w ust. 3, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania.

Art. 26.

Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona budowli brzegowych przepraw promowych zlokalizowanych w ciągu drogi wraz z urządzeniami i instalacjami oraz jednostkami przeprawowymi (promami) należy do zarządcy tej drogi. **art. 27 uchylony**

Art. 28.

1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei.
2. Do zarządów kolei należy również:
 - 1) konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi;

- 2) budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe nad drogami, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza koronę drogi;
- 3) budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia ilości torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów.

Art. 28a.

1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym należy do podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym.
2. Podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z zarządcą drogi warunki wykonania robót na terenie tego torowiska.

Art. 29.

1. Budowa lub przebudowa zjazdu należy:
 - 1) w przypadku budowy lub przebudowy drogi, jeżeli powoduje to zmianę dostępności drogi - do zarządcy drogi;
 - 2) w pozostałych przypadkach - do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu.
2. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wydaje się na czas nieokreślony. W zezwoleniu określa się miejsce lokalizacji zjazdu i jego parametry techniczne.
3. Ze względu na wymogi wynikające z warunków technicznych dróg publicznych zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia albo wydać zezwolenie na lokalizację zjazdu na czas określony.
4. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wygasa, jeżeli w ciągu 3 lat od jego wydania zjazd nie został wybudowany.

Art. 29a.

1. Za wybudowanie lub przebudowę zjazdu:
 - 1) bez zezwolenia zarządcy drogi,
 - 2) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi – zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalonej zgodnie z art. 40 ust. 4.
2. Karę, o której mowa w ust. 1, zarządca drogi wymierza również za użytkowanie zjazdu po terminie określonym w zezwoleniu zarządcy drogi.
3. Termin płatności kary, o której mowa w ust. 1, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca jej wysokość stała się ostateczna. **art. 31 uchylony**

Art. 30.

Utrzymywanie zjazdów, łącznie ze znajdującymi się pod nimi przepustami, należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi.

Art. 32.

1. W przypadku gdy budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej przecięcia się z inną drogą transportu lądowego - z wyjątkiem skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn, o którym mowa w art. 28 ust. 1 - wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub urządzeniem typu liniowego (w szczególności linią energetyczną lub telekomunikacyjną, rurociągiem, taśmociągiem) powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi, z zastrzeżeniem ust. 2–4.
2. Koszty przyłączy do urządzeń liniowych w granicach pasa drogowego, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa w całości zarządca drogi, a poza tymi granicami właściciel lub użytkownik urządzeń.
3. Koszty przełożenia urządzeń liniowych w pasie drogowym, wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzenia liniowego, w wysokości odpowiadającej wartości tych urządzeń i przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa zarządca drogi.
4. Jeżeli w wyniku uzgodnień zarządcy drogi z zainteresowaną stroną zostaną wprowadzone ulepszenia urządzeń, koszty tych ulepszeń pokrywa odpowiednio ich właściciel lub użytkownik.
5. Przekazanie przez zarządcę drogi urządzeń, o których mowa w ust. 2–4, wykonanych w pasie drogowym, osobie uprawnionej następuje nieodpłatnie, na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego.

Art. 33.

Wykonanie skrzyżowań nowo budowanych lub przebudowywanych obiektów, o których mowa w art. 32 ust. 1, oraz linii kolejowych, powodujące naruszenie stanu istniejącej drogi lub konieczność dokonania zmian elementów drogi, należy do inwestora zlecającego budowę lub przebudowę tych obiektów.

Rozdział 4
Pas drogowy**Art. 34.**

Odległość granicy pasa drogowego od zewnętrznej krawędzi wykopu, nasypu, rowu lub od innych urządzeń wymienionych w art. 4 pkt 1 i 2 powinna wynosić co najmniej 0,75 m, a dla autostrad i dróg ekspresowych – co najmniej 2 m.

Art. 35.

1. Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego.
2. W planach zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przewidziana jest pod przyszłą budowę dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

3. Zmianę zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego, w szczególności polegającą na budowie obiektu budowlanego lub wykonaniu innych robót budowlanych, a także zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części, zarządca drogi uzgadnia w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu drogowego spowodowanego tą zmianą.
4. W pasie terenu, o którym mowa w ust. 2, mogą być wznoszone tylko tymczasowe obiekty budowlane oraz urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi. Ich usunięcie w wypadku budowy drogi następuje na koszt właściciela, bez odszkodowania.
5. Nieruchomości położone w pasie, o którym mowa w ust. 2, stanowiące własność Skarbu Państwa, przeznaczone pod przyszłą budowę drogi, nie mogą być zbyte bez zgody właściwego zarządcy drogi.

Art. 36.

W przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu właściwy zarządca drogi orzeka, w drodze decyzji administracyjnej, o jego przywróceniu do stanu poprzedniego. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu, wymagającego podjęcia przez właściwy organ nadzoru budowlanego decyzji o rozbiórce obiektu budowlanego.

Art. 38.

1. Istniejące w pasie drogowym obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu, które nie powodują zagrożenia i utrudnień ruchu drogowego i nie zakłócają wykonywania zadań zarządu drogi, mogą pozostać w dotychczasowym stanie. **art. 37 uchylony**
2. Przebudowa lub remont obiektów budowlanych i urządzeń, o których mowa w ust. 1, należy do ich właściciela i wymaga zgody zarządcy drogi.

Art. 39.

1. Zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. W szczególności zabrania się:
 - 1) lokalizacji obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
 - 2) włączenia po drogach oraz porzucania na nich przedmiotów lub używania pojazdów niszczących nawierzchnię drogi;
 - 3) poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych;
 - 4) samowolnego ustawiania, zmieniania i uszkodzania znaków drogowych i urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających;
 - 5) umieszczania reklam poza obszarami zabudowanymi, z wyjątkiem parkingów;
 - 6) umieszczania urządzeń zastępujących obowiązujące znaki drogowe;

- 7) niszczenia rowów, skarp, nasypów i wykopów oraz samowolnego rozkopania drogi;
 - 8) zaorywania lub zwięzania w inny sposób pasa drogowego;
 - 9) odprowadzania wody i ścieków z urządzeń melioracyjnych, gospodarskich lub zakładowych do rowów przydrożnych lub na jezdnię drogi;
 - 10) wypasania zwierząt gospodarskich;
 - 11) rozniecania ognisk w pobliżu drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz przejeżdżania przez nie z otwartym ogniem;
 - 12) usuwania, niszczenia i uszkodzania zadrzewień przydrożnych.
3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, z zastrzeżeniem ust. 7, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej, zgodnie z art. 40.
4. Utrzymanie obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 3, należy do ich posiadaczy.
5. Jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia lub obiektu, o którym mowa w ust. 3, koszt tego przełożenia ponosi:
- 1) zarządca drogi – w przypadku gdy okres umieszczenia urządzenia lub obiektu w pasie drogowym jest krótszy lub równy 4 lata, licząc od dnia wydania zezwolenia przez zarządcę drogi, pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych urządzenia lub obiektu;
 - 2) właściciel urządzenia lub obiektu – w przypadku gdy:
 - a) okres umieszczenia urządzenia lub obiektu w pasie drogowym jest dłuższy niż 4 lata, licząc od dnia wydania zezwolenia przez zarządcę drogi,
 - b) na żądanie właściciela wprowadzono ulepszenia w urządzeniu lub obiekcie.
6. Zarządca drogi w trakcie budowy lub przebudowy drogi może zlokalizować w pasie drogowym kanał technologiczny, służący umieszczeniu podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, w szczególności linii telekomunikacyjnych.
7. Zarządca drogi udostępnia, w drodze umowy dzierżawy lub najmu, kanały technologiczne, o których mowa w ust. 6, zainteresowanym podmiotom wybranym w drodze przetargu, z zachowaniem przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Zarządca drogi pobiera z tego tytułu opłaty w wysokości ustalonej w umowie.
8. Wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem kanałami technologicznymi, o których mowa w ust. 6, zarządca drogi może powierzyć, w drodze umowy, podmiotowi wyłonionemu w drodze przetargu, z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych.

ust. 2 w art. 39
uchylony

Art. 40.

1. Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg wymaga zezwolenia zarządcy drogi, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy:
 - 1) prowadzenia robót w pasie drogowym;
 - 2) umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
 - 3) umieszczania w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam;
 - 4) zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione w pkt 1–3.
3. Za zajęcie pasa drogowego pobiera się opłatę.
4. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 4, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego.
5. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i rocznej stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego.
6. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego albo powierzchni reklamy, liczby dni zajmowania pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego.
7. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego, z tym że stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł.
8. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego, z tym że stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł.
9. Przy ustalaniu stawek, o których mowa w ust. 7 i 8, uwzględnia się:
 - 1) kategorię drogi, której pas drogowy zostaje zajęty;
 - 2) rodzaj elementu zajętego pasa drogowego;
 - 3) procentową wielkość zajmowanej szerokości jezdni;
 - 4) rodzaj zajęcia pasa drogowego;
 - 5) rodzaj urządzenia lub obiektu budowlanego umieszczonego w pasie drogowym.
10. Za zajęcie pasa drogowego o powierzchni mniejszej niż 1 m² lub powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego lub urządzenia mniejszej niż 1 m² stosuje się stawki takie jak za zajęcie 1 m² pasa drogowego.

11. Opłatę, o której mowa w ust. 3, nalicza i pobiera, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy zarządca drogi przy udzielaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego.
12. Za zajęcie pasa drogowego:
 - 1) bez zezwolenia zarządcy drogi,
 - 2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi,
 - 3) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi– zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalanej zgodnie z ust. 4–6.
13. Termin uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3, oraz kary, o której mowa w ust. 12, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca ich wysokość stała się ostateczna.
14. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a znajdujących się w pasie drogowym. Po zlokalizowaniu awarii prowadzący roboty niezwłocznie zawiadamia o tym zarządcę drogi, w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego i uiszcza opłatę, o której mowa w ust. 4. Za wejście w pas drogowy bez zawiadomienia zarządcy drogi, przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego zarządca drogi wymierza karę pieniężną zgodnie z ust. 12.
15. Zajmujący pas drogowy jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki ruchu i przywrócić pas do poprzedniego stanu użyteczności w określonym terminie.
16. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określa warunki niezbędne do udzielania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego na cele, o których mowa w ust. 2, mając na względzie bezpieczeństwo użytkowania i ochronę dróg.

Art. 40a.

1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 i 2, art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz kary pieniężne określone w art. 13g ust. 1, art. 29a ust. 1 i 2 oraz art. 40 ust. 12, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7, są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
2. Opłaty za przejazdy pojazdów nienormatywnych, których trasa przebiega przez granicę państwa, określone w art. 13c ust. 1 pkt 2, i kary, o których mowa w art. 13g ust. 1, dotyczące tych pojazdów, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1.
3. Środki z opłat i kar gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, są przekazywane w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

Art. 40b.

1. Osoby upoważnione przez naczelnika urzędu celnego są uprawnione do kontroli pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy w zakresie masy, nacisków osi lub wymiarów określonych przepisami Prawa o ruchu drogowym.
2. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej, nacisków osi lub wymiarów pojazdów naczelnicy urzędów celnych pobierają opłaty ustalone zgodnie z art. 13c ust. 4 i wymierzają kary pieniężne ustalone zgodnie z art. 13g ust. 2.
3. Urzędy celne otrzymują prowizję od pobranych opłat i kar pieniężnych.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość prowizji, o której mowa w ust. 3, oraz sposób jej pobierania i rozliczania z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Wysokość prowizji jest uzależniana od wysokości pobranych opłat.

Art. 40c.

1. 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.
2. Od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który karę tę wymierzył, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Art. 40d.

1. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat określonych w art. 13 ust. 1 pkt 2 i art. 40 ust. 3, a także opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7, pobiera się odsetki ustawowe.
2. Opłaty i kary nieuiszczone w terminie podlegają wraz z odsetkami za zwłokę przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 41.

1. Koszty związane z określeniem tras przejazdu oraz przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych pokrywa dokonujący tych przejazdów.
2. Koszty związane z:
 - 1) określeniem tras przejazdu – ustala organ właściwy do wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego;
 - 2) przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych, z wyjątkiem kosztów dostaw, usług i robót wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdem nienormatywnym, wykonywanych przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym lub na jego rzecz przez odpowiednie podmioty – ustala właściwy zarządca drogi.

3. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określa sposób ustalania kosztów, o których mowa w ust. 1, oraz sposób ich pokrywania przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym, mając na uwadze długość przejazdu i stopień przystosowania trasy przejazdu.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala wykaz dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112,7 kN (11,5 t), mając na uwadze stan techniczny dróg oraz ochronę dróg przed zniszczeniem.
5. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala wykaz dróg krajowych oraz wykaz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 98 kN (10 t), mając na uwadze stan techniczny dróg oraz ochronę dróg przed zniszczeniem.
6. Drogi inne niż określone na podstawie ust. 4 i 5 stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 78,4 kN (8 t).

Art. 42.

1. Zabrania się umieszczania urządzeń liniowych, w szczególności linii energetycznej, telekomunikacyjnej, rurociągu, taśmociągu, wzdłuż pasów drogowych, poza obszarem zabudowanym, w odległości mniejszej niż 15,0 m od granicy pasa, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.
2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z potrzebami obronnymi i zadaniami na rzecz obronności kraju oraz ochrony środowiska umieszczenie urządzenia liniowego w odległości mniejszej niż określona w ust. 1 może nastąpić za zgodą zarządcy drogi.
3. Urządzenia liniowe, o których mowa w ust. 1, mogą być umieszczane, na warunkach określonych przez zarządcę drogi:
 - 1) na terenach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi – na skarpach nasypów drogowych, z wyjątkiem nasypów spełniających jednocześnie funkcję wałów przeciwpowodziowych, a w przypadku braku takiej możliwości – na krawędzi korony drogi;
 - 2) na terenach górskich, zalesionych i w parkach narodowych – w pasie drogowym poza koroną drogi.

Art. 43.

1. Obiekty budowlane przy drogach powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:

Lp.	Rodzaj drogi	Na terenie zabudowy miast i wsi	Poza terenem zabudowy
1	Autostrada	30 m	50 m
2	Droga ekspresowa	20 m	40 m
3	Droga ogólnodostępna:		
	a) krajowa	10 m	25 m
	b) wojewódzka, powiatowa	8 m	20 m
	c) gminna	6 m	15 m

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach usytuowanie obiektu budowlanego przy drodze, o której mowa w ust. 1 lp. 3 tabeli, w odległości mniejszej niż określona może nastąpić wyłącznie za zgodą zarządcy drogi. Przepisu tego nie stosuje się przy sytuowaniu reklam poza terenem zabudowy.
3. Przepisów ust. 1 lp. 2 i 3 tabeli nie stosuje się do podziemnej infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu, lokalizowanej poza jezdnią drogi na terenie zabudowy miast i wsi oraz poza koroną drogi na terenach zalewowych i górskich, na warunkach ustalonych przez zarządcę drogi.

Rozdział 6

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 51.

1. Z dniem wejścia ustawy w życie:

- 1) grunty państwowe położone poza granicami miast, oddane osobom fizycznym w zamian za grunty zajęte pod budowę dróg publicznych, stają się z mocy prawa własnością tych osób; grunty takie położone w granicach miast przechodzą na własność lub w użytkowanie wieczyste osób fizycznych, stosownie do przepisów szczególnych;
- 2) grunty oddane i zajęte pod drogi publiczne, wybudowane z udziałem czynu społecznego i istniejące w tym dniu, stają się z mocy prawa własnością Państwa.

**rozdział 5 (art. 44-47)
uchylony**

**art. 48-50 pominięte
tekst w obwieszczeniu**

2. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się do gruntów zajętych pod istniejące drogi publiczne, w odniesieniu do których zostało wszczęte postępowanie wywłaszczeniowe przed dniem wejścia ustawy w życie.

Art. 52.

Traci moc ustawa z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych (Dz.U. Nr 20, poz. 90 oraz z 1971 r. Nr 12, poz. 115).

Art. 53.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 października 1985 r.

Załączniki do ustawy
z dnia 21 marca 1985 r.

Załącznik nr 1

STAWKI OPŁATY, O KTÓREJ MOWA W ART. 13C UST. 1 PKT 1

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka opłaty w złotych za 1 km
1	2	3
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość	0,15
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 4,50 m włącznie b) dodatkowo za każde rozpoczęte 10 cm ponad 4,50 m	0,15 0,20
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie b) ponad 3,20 do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie c) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,50 m ponad 4,50 m	0,20 0,45 0,40
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 78,4 kN (8 t): 1) dla pojedynczej osi nienapędowej 68,6 kN (7,0 t): a) ponad 68,6 kN do 73,5 kN b) ponad 73,5 kN do 78,4 kN c) ponad 78,4 kN do 83,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 83,3 kN dodatkowo	0,40 ^{*)} 0,90 ^{*)} 1,50 ^{*)} 1,30 ^{*)}
	2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 75,5 kN (7,7 t): a) ponad 75,5 kN do 83,3 kN b) ponad 83,3 kN do 95,1 kN c) ponad 95,1 kN do 104,9 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 104,9 kN dodatkowo	0,15 ^{*)} 0,40 ^{*)} 0,90 ^{*)} 0,75 ^{*)}
	3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t):	

<p>a) ponad 108,8 kN do 118,6 kN</p> <p>b) ponad 118,6 kN do 128,4 kN</p> <p>c) ponad 128,4 kN do 138,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN dodatkowo</p>	<p>0,40^{*)}</p> <p>1,00^{*)}</p> <p>1,70^{*)}</p> <p>1,60^{*)}</p>
<p>4) dla podwójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 122,7 kN (12,5 t):</p> <p>a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN</p> <p>b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN</p> <p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN dodatkowo</p>	<p>0,60^{*)}</p> <p>1,30^{*)}</p> <p>2,30^{*)}</p> <p>2,00^{*)}</p>
<p>5) dla podwójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <p>a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p> <p>b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN dodatkowo</p>	<p>0,80^{*)}</p> <p>1,80^{*)}</p> <p>3,00^{*)}</p> <p>2,60^{*)}</p>
<p>6) dla potrójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 143,1 kN (14,6 t):</p> <p>a) ponad 143,1 kN do 157,8 kN</p> <p>b) ponad 157,8 kN do 172,5 kN</p> <p>c) ponad 172,5 kN do 187,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 187,2 kN dodatkowo</p>	<p>0,50^{*)}</p> <p>1,10^{*)}</p> <p>1,90^{*)}</p> <p>1,90^{*)}</p>
<p>7) dla potrójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 163,6 kN (16,7 t):</p> <p>a) ponad 163,6 kN do 178,3 kN</p> <p>b) ponad 178,3 kN do 193,0 kN</p> <p>c) ponad 193,0 kN do 207,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 207,7 kN dodatkowo</p>	<p>0,70^{*)}</p> <p>1,50^{*)}</p> <p>2,70^{*)}</p> <p>2,50^{*)}</p>
<p>8) dla pojedynczej osi napędowej 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a) ponad 78,4 kN do 83,3 kN</p> <p>b) ponad 83,3 kN do 88,2 kN</p> <p>c) ponad 88,2 kN do 93,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 93,1 kN dodatkowo</p>	<p>0,15^{*)}</p> <p>0,30^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p>

	<p>9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a) ponad 78,4 kN do 88,2 kN</p> <p>b) ponad 88,2 kN do 98,0 kN</p> <p>c) ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 107,8 kN dodatkowo</p>	<p>0,10^{*)}</p> <p>0,20^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p>
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t):</p> <p>a) ponad 108,8 kN do 118,6 kN</p> <p>b) ponad 118,6 kN do 128,4 kN</p> <p>c) ponad 128,4 kN do 138,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p> <p>0,80^{*)}</p>
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 122,7 kN (12,5 t):</p> <p>a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN</p> <p>b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN</p> <p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN dodatkowo</p>	<p>0,30^{*)}</p> <p>0,70^{*)}</p> <p>1,20^{*)}</p> <p>1,00^{*)}</p>
5	<p>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 98 kN (10 t):</p> <p>1) dla pojedynczej osi nienapędowej 85,3 kN (8,7 t):</p> <p>a) ponad 85,3 kN do 90,2 kN</p> <p>b) ponad 90,2 kN do 95,1 kN</p> <p>c) ponad 95,1 kN do 100,0 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 100,0 kN dodatkowo</p>	<p>0,30^{*)}</p> <p>0,65^{*)}</p> <p>1,00^{*)}</p> <p>0,65^{*)}</p>
	<p>2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10 t):</p> <p>a) ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>b) ponad 107,8 kN do 117,6 kN</p> <p>c) ponad 117,6 kN do 127,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p> <p>0,65^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p>
	<p>3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <p>a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p>	<p>0,40^{*)}</p>

<p>b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN dodatkowo</p>	<p>0,85^{*)}</p> <p>1,30^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p>
<p>4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t):</p> <p>a) ponad 153,9 kN do 163,7 kN</p> <p>b) ponad 163,7 kN do 173,5 kN</p> <p>c) ponad 173,5 kN do 183,3 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN dodatkowo</p>	<p>0,50^{*)}</p> <p>1,10^{*)}</p> <p>1,70^{*)}</p> <p>1,20^{*)}</p>
<p>5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 170,4 kN (17,4 t):</p> <p>a) ponad 170,4 kN do 180,2 kN</p> <p>b) ponad 180,2 kN do 190,0 kN</p> <p>c) ponad 190,0 kN do 199,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 199,8 kN dodatkowo</p>	<p>0,60^{*)}</p> <p>1,30^{*)}</p> <p>2,10^{*)}</p> <p>1,40^{*)}</p>
<p>6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 179,0 kN (18,3 t):</p> <p>a) ponad 179,0 kN do 193,7 kN</p> <p>b) ponad 193,7 kN do 208,4 kN</p> <p>c) ponad 208,4 kN do 223,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 223,1 kN dodatkowo</p>	<p>0,40^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p> <p>1,50^{*)}</p> <p>1,10^{*)}</p>
<p>7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 204,5 kN (20,9 t):</p> <p>a) ponad 204,5 kN do 219,2 kN</p> <p>b) ponad 219,2 kN do 233,9 kN</p> <p>c) ponad 233,9 kN do 248,6 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 248,6 kN dodatkowo</p>	<p>0,55^{*)}</p> <p>1,20^{*)}</p> <p>1,90^{*)}</p> <p>1,30^{*)}</p>
<p>8) dla pojedynczej osi napędowej 98,0 kN (10,0 t):</p> <p>a) ponad 98,0 kN do 102,9 kN</p> <p>b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN</p> <p>c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN dodatkowo</p>	<p>0,25^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p> <p>0,80^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p>
<p>9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy</p>	

	<p>odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10,0 t):</p> <p>a) ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>b) ponad 107,8 kN do 117,6 kN</p> <p>c) ponad 117,6 kN do 127,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN dodatkowo</p>	<p>0,10^{*)}</p> <p>0,20^{*)}</p> <p>0,35^{*)}</p> <p>0,25^{*)}</p>
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <p>a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p> <p>b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p> <p>0,60^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p>
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t):</p> <p>a) ponad 153,9 kN do 163,7 kN</p> <p>b) ponad 163,7 kN do 173,5 kN</p> <p>c) ponad 173,5 kN do 183,3 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN dodatkowo</p>	<p>0,25^{*)}</p> <p>0,55^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p> <p>0,60^{*)}</p>
6	<p>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 112,7 kN:</p> <p>1) dla pojedynczej osi nienapędowej 98 kN (10 t):</p> <p>a) ponad 98 kN do 102,9 kN</p> <p>b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN</p> <p>c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p> <p>0,60^{*)}</p> <p>0,40^{*)}</p>
	<p>2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 107,8 kN (11 t):</p> <p>a) ponad 107,8 kN do 117,6 kN</p> <p>b) ponad 117,6 kN do 127,4 kN</p> <p>c) ponad 127,4 kN do 137,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 137,2 kN dodatkowo</p>	<p>0,15^{*)}</p> <p>0,30^{*)}</p> <p>0,50^{*)}</p> <p>0,35^{*)}</p>
	<p>3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t):</p> <p>a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN</p> <p>b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN</p>	<p>0,30^{*)}</p> <p>0,65^{*)}</p>

<p>c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN dodatkowo</p>	<p>1,00^{*)}</p> <p>0,70^{*)}</p>
<p>4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t):</p> <p>a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN</p> <p>c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN dodatkowo</p>	<p>0,35^{*)}</p> <p>0,75^{*)}</p> <p>1,20^{*)}</p> <p>0,75^{*)}</p>
<p>5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 196,0 kN (20 t):</p> <p>a) ponad 196,0 kN do 205,8 kN</p> <p>b) ponad 205,8 kN do 215,6 kN</p> <p>c) ponad 215,6 kN do 225,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 225,4 kN dodatkowo</p>	<p>0,40^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p> <p>1,40^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p>
<p>6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 205,8 kN (21 t):</p> <p>a) ponad 205,8 kN do 220,5 kN</p> <p>b) ponad 220,5 kN do 235,2 kN</p> <p>c) ponad 235,2 kN do 249,9 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 249,9 kN dodatkowo</p>	<p>0,30^{*)}</p> <p>0,70^{*)}</p> <p>1,20^{*)}</p> <p>0,90^{*)}</p>
<p>7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 235,2 kN (24 t):</p> <p>a) ponad 235,2 kN do 249,9 kN</p> <p>b) ponad 249,9 kN do 264,6 kN</p> <p>c) ponad 264,6 kN do 279,3 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 279,3 kN dodatkowo</p>	<p>0,45^{*)}</p> <p>1,00^{*)}</p> <p>1,50^{*)}</p> <p>1,00^{*)}</p>
<p>8) dla pojedynczej osi napędowej 112,7 kN (11,5 t):</p> <p>a) ponad 112,7 kN do 117,6 kN</p> <p>b) ponad 117,6 kN do 122,5 kN</p> <p>c) ponad 122,5 kN do 127,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 127,4 kN dodatkowo</p>	<p>0,20^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p> <p>0,75^{*)}</p> <p>0,45^{*)}</p>
<p>9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków</p>	

	osi 112, 7 kN (11,5 t): a) ponad 112,7 kN do 122,5 kN b) ponad 122,5 kN do 132,3 kN c) ponad 132,3 kN do 142,1 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 142,1 kN dodatkowo	0,10 ^{*)} 0,20 ^{*)} 0,35 ^{*)} 0,25 ^{*)}
	10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t): a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN dodatkowo	0,10 ^{*)} 0,20 ^{*)} 0,30 ^{*)} 0,20 ^{*)}
	11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t): a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN dodatkowo	0,10 ^{*)} 0,25 ^{*)} 0,40 ^{*)} 0,25 ^{*)}
7	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu: 1) pojedynczego: a) do 5 t włącznie b) ponad 5 t do 10 t włącznie c) ponad 10 t do 20 t włącznie d) za każde rozpoczęte 5 t ponad 20 t dodatkowo	0,50 1,20 2,40 1,80
	2) członowego lub zespołu pojazdów składającego się z pojazdu silnikowego i przyczepy: a) do 10 t włącznie b) ponad 10 t do 24 t włącznie c) ponad 24 t do 40 t włącznie d) za każde rozpoczęte 10 t ponad 40 t dodatkowo	0,50 1,20 2,40 3,60

^{*)} W stosunku do pojazdów wyposażonych w zawieszenie pneumatyczne opłaty ustala się w wysokości o 25% niższej od wysokości ustalonej w tabeli.

Załącznik nr 2

KARY PIENIĘŻNE, O KTÓRYCH MOWA W ART. 13G UST. 1

Lp.	Wyszczególnienie	Wysokość kary w zł
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość	120
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od 4,00 m do 4,50 m włącznie b) dodatkowo za każde rozpoczęte 10 cm ponad 4,50 m	120 160
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem: a) od wartości dopuszczalnej do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie b) ponad 3,20 do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie c) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,50 m ponad 4,50 m	160 360 320
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 78,4 kN (8 t): 1) dla pojedynczej osi nienapędowej 68,6 kN (7,0 t): a) ponad 68,6 kN do 73,5 kN b) ponad 73,5 kN do 78,4 kN c) ponad 78,4 kN do 83,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 83,3 kN dodatkowo	480 ^{*)} 1 080 ^{*)} 1 800 ^{*)} 1 560 ^{*)}
	2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 75,5 kN (7,7 t): a) ponad 75,5 kN do 85,3 kN b) ponad 85,3 kN do 95,1 kN c) ponad 95,1 kN do 104,9 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 104,9 kN dodatkowo	180 ^{*)} 480 ^{*)} 1 080 ^{*)} 900 ^{*)}
	3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t): a) ponad 108,8 kN do 118,6 kN b) ponad 118,6 kN do 128,4 kN c) ponad 128,4 kN do 138,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN dodatkowo	480 ^{*)} 1 200 ^{*)} 2 040 ^{*)} 1 920 ^{*)}
	4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma naci-	

<p>sków osi 122,7 kN (12,5 t):</p> <p>a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN</p> <p>b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN</p> <p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN dodatkowo</p>	<p>720^{*)}</p> <p>1 560^{*)}</p> <p>2 760^{*)}</p> <p>2 400^{*)}</p>
<p>5) dla podwójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <p>a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p> <p>b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN dodatkowo</p>	<p>960^{*)}</p> <p>2 160^{*)}</p> <p>3 600^{*)}</p> <p>3 120^{*)}</p>
<p>6) dla potrójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 143,1 kN (14,6 t):</p> <p>a) ponad 143,1 kN do 157,8 kN</p> <p>b) ponad 157,8 kN do 172,5 kN</p> <p>c) ponad 172,5 kN do 187,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 187,2 kN dodatkowo</p>	<p>600^{*)}</p> <p>1 320^{*)}</p> <p>2 280^{*)}</p> <p>2 280^{*)}</p>
<p>7) dla potrójnej osi przyczep i nacze, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 163,6 kN (16,7 t):</p> <p>a) ponad 163,6 kN do 178,3 kN</p> <p>b) ponad 178,3 kN do 193,0 kN</p> <p>c) ponad 193,0 kN do 207,7 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 207,7 kN dodatkowo</p>	<p>840^{*)}</p> <p>1 800^{*)}</p> <p>3 240^{*)}</p> <p>3 000^{*)}</p>
<p>8) dla pojedynczej osi napędowej 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a) ponad 78,4 kN do 83,3 kN</p> <p>b) ponad 83,3 kN do 88,2 kN</p> <p>c) ponad 88,2 kN do 93,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 93,1 kN dodatkowo</p>	<p>180^{*)}</p> <p>360^{*)}</p> <p>600^{*)}</p> <p>480^{*)}</p>
<p>9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 78,4 kN (8,0 t):</p> <p>a) ponad 78,4 kN do 88,2 kN</p>	<p>120^{*)}</p> <p>240^{*)}</p>

	<p>b) ponad 88,2 kN do 98,0 kN</p> <p>c) ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 107,8 kN dodatkowo</p>	<p>540^{*)}</p> <p>540^{*)}</p>
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 108,8 kN (11,1 t):</p> <p>a) ponad 108,8 kN do 118,6 kN</p> <p>b) ponad 118,6 kN do 128,4 kN</p> <p>c) ponad 128,4 kN do 138,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 138,2 kN dodatkowo</p>	<p>240^{*)}</p> <p>600^{*)}</p> <p>1 080^{*)}</p> <p>960^{*)}</p>
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 122,7 kN (12,5 t):</p> <p>a) ponad 122,7 kN do 132,5 kN</p> <p>b) ponad 132,5 kN do 142,3 kN</p> <p>c) ponad 142,3 kN do 152,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 152,1 kN dodatkowo</p>	<p>360^{*)}</p> <p>840^{*)}</p> <p>1 440^{*)}</p> <p>1 200^{*)}</p>
5	<p>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 98 kN (10 t):</p> <p>1) dla pojedynczej osi nienapędowej 85,3 kN (8,7 t):</p> <p>a) ponad 85,3 kN do 90,2 kN</p> <p>b) ponad 90,2 kN do 95,1 kN</p> <p>c) ponad 95,1 kN do 100,0 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 100,0 kN dodatkowo</p>	<p>360^{*)}</p> <p>780^{*)}</p> <p>1 200^{*)}</p> <p>780^{*)}</p>
	<p>2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10 t):</p> <p>a) ponad 98,0 kN do 107,8 kN</p> <p>b) ponad 107,8 kN do 117,6 kN</p> <p>c) ponad 117,6 kN do 127,4 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN dodatkowo</p>	<p>240^{*)}</p> <p>480^{*)}</p> <p>780^{*)}</p> <p>600^{*)}</p>
	<p>3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <p>a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN</p> <p>b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN</p> <p>c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN</p>	<p>480^{*)}</p> <p>1 020^{*)}</p> <p>1 560^{*)}</p>

d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN dodatkowo	1 080 ^{*)}
4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t): a) ponad 153,9 kN do 163,7 kN b) ponad 163,7 kN do 173,5 kN c) ponad 173,5 kN do 183,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN dodatkowo	600 ^{*)} 1 320 ^{*)} 2 040 ^{*)} 1 440 ^{*)}
5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 170,4 kN (17,4 t): a) ponad 170,4 kN do 180,2 kN b) ponad 180,2 kN do 190,0 kN c) ponad 190,0 kN do 199,8 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 199,8 kN dodatkowo	720 ^{*)} 1 560 ^{*)} 2 520 ^{*)} 1 680 ^{*)}
6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 179,0 kN (18,3 t): a) ponad 179,0 kN do 193,7 kN b) ponad 193,7 kN do 208,4 kN c) ponad 208,4 kN do 223,1 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 223,1 kN dodatkowo	480 ^{*)} 1 080 ^{*)} 1 800 ^{*)} 1 320 ^{*)}
7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 204,5 kN (20,9 t): a) ponad 204,5 kN do 219,2 kN b) ponad 219,2 kN do 233,9 kN c) ponad 233,9 kN do 248,6 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 248,6 kN dodatkowo	660 ^{*)} 1 440 ^{*)} 2 280 ^{*)} 1 560 ^{*)}
8) dla pojedynczej osi napędowej 98,0 kN (10,0 t): a) ponad 98,0 kN do 102,9 kN b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN dodatkowo	300 ^{*)} 600 ^{*)} 960 ^{*)} 600 ^{*)}
9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 98,0 kN (10,0 t):	

	<ul style="list-style-type: none"> a) ponad 98,0 kN do 107,8 kN b) ponad 107,8 kN do 117,6 kN c) ponad 117,6 kN do 127,4 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 127,4 kN dodatkowo 	<ul style="list-style-type: none"> 120^{*)} 240^{*)} 420^{*)} 300^{*)}
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 136,3 kN (13,9 t):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ponad 136,3 kN do 146,1 kN b) ponad 146,1 kN do 155,9 kN c) ponad 155,9 kN do 165,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 165,7 kN dodatkowo 	<ul style="list-style-type: none"> 240^{*)} 480^{*)} 720^{*)} 540^{*)}
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 153,9 kN (15,7 t):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ponad 153,9 kN do 163,7 kN b) ponad 163,7 kN do 173,5 kN c) ponad 173,5 kN do 183,3 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 183,3 kN dodatkowo 	<ul style="list-style-type: none"> 300^{*)} 660^{*)} 1 080^{*)} 720^{*)}
6	<p>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi na drogach, na których dopuszczony jest ruch pojazdów o naciskach osi do 112,7 kN:</p> <p>1) dla pojedynczej osi nienapędowej 98 kN (10 t):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ponad 98 kN do 102,9 kN b) ponad 102,9 kN do 107,8 kN c) ponad 107,8 kN do 112,7 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 112,7 kN dodatkowo 	<ul style="list-style-type: none"> 240^{*)} 480^{*)} 720^{*)} 480^{*)}
	<p>2) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma nacisków osi 107,8 kN (11 t):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ponad 107,8 kN do 117,6 kN b) ponad 117,6 kN do 127,4 kN c) ponad 127,4 kN do 137,2 kN d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 137,2 kN dodatkowo 	<ul style="list-style-type: none"> 180^{*)} 360^{*)} 600^{*)} 420^{*)}
	<p>3) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN 	<ul style="list-style-type: none"> 360^{*)} 780^{*)}

c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN	1 200 ^{*)}
d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN dodatkowo	840 ^{*)}
4) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t):	
a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN	420 ^{*)}
b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN	900 ^{*)}
c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN	1 440 ^{*)}
d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN dodatkowo	900 ^{*)}
5) dla podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi powyżej 1,80 m – suma nacisków osi 196,0 kN (20 t):	
a) ponad 196,0 kN do 205,8 kN	480 ^{*)}
b) ponad 205,8 kN do 215,6 kN	1 080 ^{*)}
c) ponad 215,6 kN do 225,4 kN	1 680 ^{*)}
d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 225,4 kN dodatkowo	1 080 ^{*)}
6) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1,30 m – suma nacisków osi 205,8 kN (21 t):	
a) ponad 205,8 kN do 220,5 kN	360 ^{*)}
b) ponad 220,5 kN do 235,2 kN	840 ^{*)}
c) ponad 235,2 kN do 249,9 kN	1 440 ^{*)}
d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 249,9 kN dodatkowo	1 080 ^{*)}
7) dla potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,40 m – suma nacisków osi 235,2 kN (24 t):	
a) ponad 235,2 kN do 249,9 kN	540 ^{*)}
b) ponad 249,9 kN do 264,6 kN	1 200 ^{*)}
c) ponad 264,6 kN do 279,3 kN	1 800 ^{*)}
d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 15 kN ponad 279,3 kN dodatkowo	1 200 ^{*)}
8) dla pojedynczej osi napędowej 112,7 kN (11,5 t):	
a) ponad 112,7 kN do 117,6 kN	240 ^{*)}
b) ponad 117,6 kN do 122,5 kN	540 ^{*)}
c) ponad 122,5 kN do 127,4 kN	900 ^{*)}
d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 5 kN ponad 127,4 kN dodatkowo	540 ^{*)}
9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi do 1 m – suma	

	<p>nacisków osi 112, 7 kN (11,5 t):</p> <p>a) ponad 112,7 kN do 122,5 kN</p> <p>b) ponad 122,5 kN do 132,3 kN</p> <p>c) ponad 132,3 kN do 142,1 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 142,1 kN dodatkowo</p>	<p>120^{*)}</p> <p>240^{*)}</p> <p>420^{*)}</p> <p>300^{*)}</p>
	<p>10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1 m do 1,30 m – suma nacisków osi 156,8 kN (16 t):</p> <p>a) ponad 156,8 kN do 166,6 kN</p> <p>b) ponad 166,6 kN do 176,4 kN</p> <p>c) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 186,2 kN dodatkowo</p>	<p>120^{*)}</p> <p>240^{*)}</p> <p>360^{*)}</p> <p>240^{*)}</p>
	<p>11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów samochodowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi od 1,30 m do 1,80 m – suma nacisków osi 176,4 kN (18 t):</p> <p>a) ponad 176,4 kN do 186,2 kN</p> <p>b) ponad 186,2 kN do 196,0 kN</p> <p>c) ponad 196,0 kN do 205,8 kN</p> <p>d) za każde rozpoczęte przekroczenie o 10 kN ponad 205,8 kN dodatkowo</p>	<p>120^{*)}</p> <p>300^{*)}</p> <p>480^{*)}</p> <p>300^{*)}</p>
7	<p>Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu:</p> <p>1) pojedynczego:</p> <p>a) do 5 t włącznie</p> <p>b) ponad 5 t do 10 t włącznie</p> <p>c) ponad 10 t do 20 t włącznie</p> <p>d) za każde rozpoczęte 5 t ponad 20 t dodatkowo</p>	<p>600</p> <p>1 440</p> <p>2 880</p> <p>2 160</p>
	<p>2) członowego lub zespołu pojazdów składającego się z pojazdu silnikowego i przyczepy:</p> <p>a) do 10 t włącznie</p> <p>b) ponad 10 t do 24 t włącznie</p> <p>c) ponad 24 t do 40 t włączenie</p> <p>d) za każde rozpoczęte 10 t ponad 40 t dodatkowo</p>	<p>600</p> <p>1 440</p> <p>2 880</p> <p>4 320</p>
8	Za niedotrzymanie któregokolwiek z pozostałych warunków przejazdu podanych w zezwoleniu	1 000

^{*)} W stosunku do pojazdów wyposażonych w zawieszenie pneumatyczne kary ustala się w wysokości o 25% niższej od wysokości ustalonej w tabeli.