



Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych

81-212 Gdynia, ul. Hutnicza 1
KRS 0000051434

tel. 58/663 69 93
NIP 958-00-28-912

biuro@pspdgdynia.pl
REGON 190842154

Gdynia 11.04.2023 r.

*Szanowny Pan
Rafał Weber
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa*

Szanowny Panie Ministrze,

odnosząc się do Pańskiej odpowiedzi z dnia 7 lutego 2023 r. na petycję z dnia 7 listopada 2022 r. pragniemy wskazać i zaznaczyć, że w żaden sposób zajęte przez Pana stanowisko w przedmiotowej sprawie nie spowodowało nawet częściowego rozwiązania kwestii przedstawionych w petycji.

W pierwszej kolejności pragniemy zaznaczyć, że Pańskie stanowisko odnośnie analizy obowiązujących przepisów w kwestii nakładania kar przez organy kontroli (głównie przez Inspekcję Transportu Drogowego) za przejazd pojazdem tzw. „stonoga” wprowadziło jeszcze większe nieporozumienia. Ponadto organy inspekcji podczas kontroli drogowych w dalszym ciągu stwierdzają naruszenia dotyczące naczep modułowych tzw. „stonoga”, uznając że przewóz wykonywany jest przez zespół pojazdów składających się z trzech pojazdów.

Stanowisko przedstawione w odpowiedzi wskazujące, że niezasadnie jest nakładanie kar z tytułu eksploatacji pojazdu członowego tzw. „stonoga” tylko i wyłącznie podczas przejazdu „na pusto” nie ma uzasadnienia prawnego.

Niedookreślone i jednocześnie problematyczne jest użyte przez Pana w odpowiedzi na petycję sformułowanie „na pusto”. Wyjaśnienia wymaga zatem czy użyte sformułowanie „na pusto”, oznacza:

- wyłącznie pojazd członowy (ciągnik samochodowy + naczepa modułowa),
- pojazd członowy (ciągnik samochodowy + naczepa modułowa) wraz z pustym kontenerem lub kontenerami,
- pojazd członowy (ciągnik samochodowy + naczepa modułowa) wraz z kontenerem lub kontenerami zawierającymi ładunek ale który jest normatywny – nie jest przekroczona masa pojazdu członowego i/lub naciski osi.

Zaznaczyć w tym miejscu należy, że odpowiadając na petycję z dnia 7 lutego 2022 r. w powyższej kwestii pominął Pan całkowitym milczeniem kluczowy aspekt techniczny i prawny przedmiotowych naczep modułowych – „stonogi”. Nie odniósł się Pan do naszych argumentów wskazujących, że zarówno oceny techniczne uprawnionych rzeczoznawców z listy MI, decyzje organów dokonujących rejestracji przedmiotowych naczep oraz badania techniczne przeprowadzane przez diagnostów samochodowych jednoznacznie wskazują, że mamy do czynienia z jedną naczepą złożoną z dwóch części.

Stanowisko przedstawione w odpowiedzi na petycję wskazuje, że również i Pan uznaje tego typu naczepy za dwa odrębne pojazdy – nawet wówczas jeżeli dwa moduły są złączone jako jedna całość i z dowodu rejestracyjnego wynika, że mamy do czynienia z jedną naczepą.

W związku z powyższym wnosimy do Pana o podjęcie dalszych, wspólnych prac (przy naszym udziale) zmierzających do jednoznacznego unormowania, ujednoczenia postępowania wszystkich organów państwowych w zakresie uznania przedmiotowych naczep za jeden pojazd.

Jednocześnie ponownie wnosimy do Pana o podjęcie działań zmierzających do spowodowania zaprzestania nakładania kar administracyjnych przez organy państwowe (w tym głównie przez organy Inspekcji Transportu Drogowego) z tytułu wykonywania przewozu drogowego zespołem pojazdów składającym się z pojazdu silnikowego i naczepy składającej się z dwóch modułów – naczepy o konstrukcji modułowej w każdym przypadku – nie tylko na „pusto”.

Nieuzasadnione jest także Pańskie stanowisko w kwestii sposobu rejestracji przedmiotowych naczep w innych krajach UE.

Sposób rejestracji przedmiotowych naczep uzależniony jest od konstrukcji danej naczepy oraz wydanej homologacji.

Nadto należy zauważyć, że zgodnie z art. 70j ustawy Prawo o ruchu drogowym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, w drodze decyzji administracyjnej, uznaje świadectwo homologacji typu wydane na dany typ pojazdu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na okres odpowiadający jego ważności, jeżeli dany typ pojazdu spełnia wymagania procedury uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu.

Za nieprawidłowe należy uznać również Pańskie stanowisko wskazujące, że dyrektywa Rady 96/53/WE nie przewiduje możliwości zwiększenia DMC pojazdów typu „stonoga” do 60 ton oraz, że wyjątek ustanowiony w/w dyrektywie dotyczy wyłącznie pojazdów o konfiguracji 5-cio lub 6-cio osiowej.

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 2 lit. a dyrektywy Rady 96/53/WE Państwa Członkowskie na swoich terytoriach mogą jednak dopuścić do ruchu pojazdy lub zespoły pojazdów służące krajowemu transportowi towarów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.3, pkt 2, 3, ppkt 4.1 i 4.3 załącznika I;

Natomiast w pkt 2 załącznika I w/w dyrektywy jest mowa o dopuszczalnych masach całkowitych pojazdów przegubowych pięcio- lub sześciosiowych (ppkt 2.2.2).

Jeżeli zatem pojazdy przegubowe (członowe typu „stonoga”) nie spełniają warunków określonych w pkt 2 to na podstawie art. 4 pkt 2 lit. a w/w dyrektywy Państwo Członkowskie może na swoim terytorium dopuścić do ruchu zespoły pojazdów służące krajowemu transportowi towarów.

Powyższa, krótka analiza obowiązujących przepisów prowadzi zatem do jednoznacznego wniosku, że istnieją instrumenty prawne pozwalające na wprowadzenie odstępstwa na terytorium RP w zakresie DMC dla pojazdów członowych posiadających więcej niż 5 lub 6 osi.

Biorąc pod uwagę przywołaną przez Pana Ministra w odpowiedzi na petycję opinię Instytutu Badawczego Dróg i Mostów zasadnym wydaje się rozważenie przyjęcia modelu funkcjonującego w Czechach, gdzie dopuszczalna masa całkowita pojazdów wynosi 48 ton.

Powyższe podyktowane jest tym, iż Instytut Badawczy Dróg i Mostów wyraźnie wskazał, że od 1985 r. obowiązujące normy obciążeniowe dla projektowanych mostów i wiaduktów wynoszą 50 ton.

Zaznaczyć również należy, że na przestrzeni ostatnich lat bardzo duża ilość dróg publicznych została wyremontowana i zbudowana przy wsparciu i udziale środków Unii Europejskiej. Zatem standard tych dróg i normy wytrzymałościowe spełniają normy dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 48 ton.

Bez odpowiedzi pozostawił również Pan minister postulaty podnoszone przez przewoźników w petycji, a dotyczące Europejskiego Systemu Modułowego EMS.

Nie bez znaczenia w kontekście powyższych argumentów jest także powszechnie znany problem związany z brakiem na rynku pracy kierowców. Prawdą jest, że obecnie na polskim rynku brakuje ok. 100-110 tys. kierowców zawodowych. Dla polskiego transportu to ogromny problem. Częściowo powyższy brak kierowców możliwy jest do zniwelowania poprzez wprowadzenie systemu EMS polegającego m.in. na utrzymaniu ilości przewiezionych ładunków w kontenerach przy zmniejszonej ilości operacji przewozowych, a co za tym idzie mniejszej ilości wykorzystanych pojazdów i kierowców.

Mając powyższe na uwadze ponownie zwracamy się do Pana ministra z prośbą o zorganizowanie spotkania na którym, będziemy mogli przedstawić i omówić szczegółowo wszystkie aspekty dotyczące problemów związanych wykorzystaniem naczep modułowych – „stonoga” oraz omówić możliwość zmiany przepisów umożliwiających wykonywanie przewozów ładunków w kontenerach w transporcie multimodalnym i kombinowanym pojazdami o zwiększonej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 44 tony.

z poważaniem

Prezes Zarządu
Stowarzyszenia

Tomasz Hejdek
Tomasz Hejdek