



OGÓLNOPOLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW TRANSPORTU DROGOWEGO

Zarząd Główny

00-682 Warszawa ul. Hoża 86 tel. 226288018

NR OZPTD/Wa/07/17

Warszawa dnia 02 lutego 2017 r.



Szanowny Pan
Andrzej ADAMCZYK

Minister Infrastruktury i Budownictwa

Szanowny Panie Ministrze,

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego od ponad dziesięciu lat czyni starania i wnioskuje o zmianę przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów. Sprawa wydaje się prosta i możliwa do rozwiązania, jednak po raz kolejny spotykamy się z tym problemem w działaniach Związku i przedsiębiorców wykonujących przewozy drewna dłuźycowego. Przewozy te realizowane są specjalnymi przyczepami dedykowanymi do tego zadania, których w Polsce zgodnie z naszymi informacjami dopuszczono do ruchu już kilka tysięcy sztuk, potwierdzając możliwość ich legalnego uczestniczenia w ruchu drogowym. Przyczepa ta nie posiada konstrukcyjnego stałego połączenia z pojazdem ciągnącym. Funkcję łącznika pomiędzy pojazdem ciągnącym, a przyczepą spełnia ładunek/drewno dłuźycowe. Taka technologia przewozu stosowana jest od ponad kilkunastu lat w państwach UE i Skandynawii. Załączam materiał informacyjny wskazujący, że połączenie pojazdu ciągnącego z przyczepą za pomocą ładunku jest normą od kilkadziesiąt lat. Pojazd po rozładunku drewna przewozi przyczepę załadowaną na swoją ramę, przez co w ruchu drogowym jest bezpieczniejszy i bardziej przyjazny dla innych użytkowników ruchu drogowego. Pojazdem takim łatwiej też dojechać do miejsca załadunku w warunkach leśnych.

Ministerstwo wcześniej podejmowało temat, jednak rozpoczynane prace nie doczekały się szczęśliwego dla przewoźników drogowych finału. Dlaczego tak jest? Przyczepy takie są dopuszczane do ruchu drogowego otrzymują dowód rejestracyjny zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, następnie kwestionuje się legalność tego dopuszczenia uznając przyczepy za nieodpowiadające warunkom technicznym. Nie dalej jak dnia 03 stycznia 2017 r. Departament Transportu Drogowego MliB wystosował pismo/opinię do Komendy Głównej Policji wskazujące na fakt, że przyczepy takie nie powinny być dopuszczone do ruchu po drogach publicznych. W wyniku tej opinii rozpoczęła się na szeroką skalę kontrola pojazdów przewożących drewno dłuźycowe przez Policję oraz ITD paraliżująca przewozy drewna w Polsce.

Sprawa nie jest oczywiście prosta, jednak rozwiązanie tego problemu należy do wyłącznej kompetencji ministra właściwego do spraw transportu, który zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 66 ustawy Prawo o ruchu drogowym, powinien określić warunki techniczne pojazdów i ich wyposażenie. W rozporządzeniu tym powinny być zawarte warunki techniczne dla przyczep samosterujących. Argumenty, że norma taka będzie podlegała

notyfikacji, że będzie to długo trwało nie powinny być przeszkodą do wydania takiego przepisu.

Brak przepisów określających wymagania dla przyczep samosterujących powoduje poważną niespójność prawa polskiego w tym obszarze. Zgodnie z przepisem art. 81 ust 3 pkt 2 lit b. przyczepy samosterujące są dopuszczane przez starostę do ruchu drogowego, ponieważ nie podlegają badaniu technicznemu przed rejestracją na terytorium RP w przypadku, jeżeli „ w dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności.” Ten przepis art., 81 jako wymóg prawa unijnego umożliwił legalną rejestrację przyczep samosterujących i dał możliwość pracy setkom firm przewożących drewno dłużycowe. W kolejnym kroku resort transportu miał dokonać zmiany przepisów krajowych na poziomie rozporządzenia tak, żeby pojazdy te po roku eksploatacji mogły przejść badania techniczne i legalnie dalej wykonywać pracę przewozową zgodnie z przeznaczeniem. Niestety tego drugiego kroku zabrakło. W poprzednich latach służby kontrolne ruchu drogowego w tym Policja oraz inspektorzy ITD znając realia prawne i zakres podjętych prac legislacyjnych, które miały doprowadzić do „normalności” sytuacji, odstępowały od kwestionowania prawa do uczestniczenia w ruchu drogowym tych pojazdów, także w świetle cytowanego przepisu art. 81 PRD. Przewozy drewna w Polsce realizowane „były” (w styczniu 2017 roku rozpoczęły się problemy, policja prowadzi wzmożoną akcję eliminowania z ruchu tych pojazdów, tylko Policja z Sanoka zatrzymała już 23 dowody rejestracyjne natomiast Policja z Ustrzyk Dolnych 20 dowodów) z wykorzystaniem najnowocześniejszego sprzętu i technologii przyjaznej dla ruchu drogowego i środowiska leśnego.

Podstawową sprawą dla Związku i przewoźników drewna (jest to rynek krajowych przewozów obsługiwanych przez prawie 7 tys. pojazdów) jest dokonanie w rozporządzeniu zmiany warunków technicznych dotyczących połączenia pojazdu ciągnącego i przyczepy, w tym także samego sposobu zdefiniowania tego połączenia. Wypracowanie odpowiedniego rozwiązania prawnego w tym zakresie, jest potrzebą chwili, ponieważ życie i praktyka wyprzedziły już przepisy i kilka tysięcy takich pojazdów porusza się bezpiecznie codziennie po naszych drogach. Jesteśmy gotowi do pracy i uprzejmie prosimy o zorganizowanie pilnego spotkania ekspertów wyłącznie w tym zakresie, co pozwoli wypracować rozwiązanie legislacyjne tego ważnego dla branży transportu leśnego problemu.

Panie Ministrze;

Uprzejmie prosimy o wnikliwą analizę naszego wniosku i pilne jego uwzględnienie w pracach legislacyjnych resortu dla usunięcia wskazanej kolizji norm prawa oraz wprowadzenia jednoznacznych przepisów umożliwiających bezproblemowe uczestniczenie w ruch tych pojazdów. Ponadto sprawą szczególnie ważną jest pilne powstrzymanie akcji, kontroli i zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdom legalnie dopuszczonym do ruchu drogowego, posiadających ważne w tej sprawie decyzje administracyjne, obecnie kwestionowane przez organy kontroli na podstawie interpretacji przepisów.

w imieniu Zarządu Głównego OZPTD

2 powołaniem

Dyrektor Generalny
OZPTD

Andrzej Bogdanowicz