



**OGÓLNOPOLSKIE
STOWARZYSZENIE
PRACODAWCÓW
TRANSPORTU
NIENORMATYWNEGO**
nic o nas bez nas



Kraków, 16 września 2026 roku

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Transportu Drogowego
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

STANOWISKO OSPTN W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH

do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Projekt UC133 z dnia 11 sierpnia 2026 r.)

WSTĘP I RYS HISTORYCZNY

APEL O RÓWNE TRAKTOWANIE PRZEDSIĘBIORCÓW

Działając w imieniu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Nienormatywnego (OSPTN), reprezentującego przedsiębiorstwa branży przewozów ponadgabarytowych i ciężkich, pragnę na wstępie wyrazić stanowczy sprzeciw wobec utrwalonej od lat praktyki legislacyjnej, w której kluczowe postulaty branży transportu nienormatywnego są konsekwentnie ignorowane przez resort infrastruktury, podczas gdy nowe inicjatywy ustawodawcze tworzą „szybkie ścieżki” prawno-finansowe dla wybranych segmentów rynku.

1. Brak reakcji na petycję OSPTN od 7 lat

Przypominam, że OSPTN w latach 2019–2021 kierowało do Ministra Infrastruktury oficjalne petycje dotyczące naprawy systemu wydawania zezwoleń i penalizacji:

Petycja z marca 2019 r. (tzw. „Katalog 14 zmian”) zawierała kompleksowy plan reformy obejmujący m.in. cyfryzację procedury wnioskowania i wydawania zezwoleń, dopuszczenie nacisku 12 ton na oś dla pojazdów specjalnych, zniesienie barier administracyjnych przy zmianie numerów rejestracyjnych

oraz racjonalizację kar. Odpowiedź Ministerstwa z końca czerwca 2019 r. odrzuciła większość propozycji pod pretekstem wykraczania poza ramy projektów ustaw.

Petycja z przełomu 2020/2021 r. przestrzegała przed skutkami nowelizacji z 13 marca 2021 r. Postulowaliśmy wówczas zniesienie drakońskich sankcji za drobne uchybienia formalne. Resort zignorował głos branży, w efekcie czego kary administracyjne wzrosły od 5- do 12-krotnie (np. z 500 zł do 6 000 zł za brak lub drobne przekroczenie parametrów w kategorii V).

Mimo upływu 7 lat od złożenia petycji z 2019 roku, polscy przewoźnicy ładunków niepodzielnych nadal zmagają się z archaicznymi przepisami, biurokracją i drastyczną penalizacją (z utratą dobrej reputacji = licencji za przekroczenie nacisku osi np. o 3%, czyli 0,345 tony na dozwolonych 11,5 tonach nacisku pojedynczej osi napędowej).

2. Dyskryminacja w zakresie KPA (od ponad 10 lat bez odpowiedzi)

Od ponad dekady OSPTN bezskutecznie wnioskuje o wyłączenie procedury wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych spod sztywnych i powolnych rygorów Kodeksu Postępowania Administracyjnego (KPA). Resort infrastruktury od lat stoi na stanowisku, że zezwolenie musi mieć formę decyzji administracyjnej podlegającej pełnej procedurze KPA.

Tymczasem w projektowanym art. 64n ust. 1 ustawy PRD (projekt UC133), dotyczącym zaświadczeń dla pojazdów modułowych EMS, projektodawca bez żadnych oporów wprowadza zapis:

„Zaświadczenie wydaje organizator na wniosek przedsiębiorcy (...). Przepisów ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego nie stosuje się .

Poddajemy zatem pod wątpliwość:

Dlaczego zagraniczne i krajowe zestawy EMS przewożące ładunki podzielne będą mogą korzystać z odformalizowanej procedury z wyłączeniem KPA, a polscy przewoźnicy transportujący kluczowe dla gospodarki ładunki niepodzielne (np. sprzęt budowlany, rolniczy, przęsła mostowe, ładunki na potrzeby energetyki odnawialnej, konwencjonalnej oraz zbliżającej się budowy elektrowni atomowej) są od 10 lat trzymeni w gorsecie biurokracji KPA.

3. Kwestia finansowania systemu IT

Brak środków na ERZTN vs 3 mln zł od ręki w UC133

W piśmie z 23 lipca 2025 r. (znak: DTD-2-1.4311.57.2025) Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, że prace nad Elektronicznym Rejestrem Zgłoszeń Transportu Nienormatywnego (ERZTN) zostały wstrzymane i wniosek legislacyjny

nie trafił do dalszego procedowania z powodu braku środków finansowych na budowę i administrowanie systemem w GDDKiA.

Tymczasem w projekcie UC133 w art. 4 ust. 4 projektodawca od razu przewiduje jednorazową dotację celową z budżetu państwa w wysokości 3 067 225 zł na zakup i wdrożenie aplikacji teleinformatycznej dla Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (IBDiM).

Podkreślamy z całą mocą:

OSPTN nie jest przeciwnikiem wdrażania zestawów EMS/EMS2. Rozumiemy potrzebę optymalizacji transportu i redukcji emisji CO₂. Jednak stanowczo oczekujemy równego traktowania wobec prawa i zrealizowania uzasadnionych potrzeb wszystkich przedsiębiorców. Nie ma zgody na tworzenie preferencyjnych warunków dla wybranych programów przy jednoczesnym blamażu cyfryzacji i cyklicznym niszczeniu polskiej branży ponadgabarytowej.

ANALIZA PORÓWNAWCZA POTRZEB BRANŻY OSPTN Z PROJEKTEM UC133

Poniższa tabela przedstawia zestawienie kluczowych postulatów OSPTN zgłaszanych w dotychczasowych pismach i petycjach z zapisami projektu UC133:

Obszar / postulat OSPTN	Stanowisko OSPTN (petycje i pisma)	Zapisy projektu UC133	Różnice i dyskryminacja branży
Wyłączenie spod KPA	Całkowite wyłączenie wydawania zezwoleń (art. 64 PRD) spod KPA; wydawanie uprawnień w formie „uzgodnienia trasy”, ewentualnie odmowa wydania zezwolenia zgodnie z KPA, aby zapewnić ścieżkę odwoławczą	Wyłączenie KPA wyłącznie dla zaświadczeń EMS w ramach pilotażu (art. 64n ust. 1)	Podwójne standardy: EMS zwolnione z KPA, transport ładunków niepodzielnych nadal blokowany procedurami KPA
Cyfryzacja i system IT	Pełna cyfryzacja ERZTN, likwidacja	Przyznanie 3,067 mln zł z budżetu państwa	Odmowa finansowania ERZTN dla transportu

	druków ścisłego zarachowania (art. 64 ust. 4 PRD), cyfrowy dostęp zarządców dróg oraz wnioskodawców do spraw	na system IT dla IBDiM na potrzeby pilotażu EMS (art. 4 ust. 4)	niepodzielnego z braku środków, przy jednoczesnym sfinansowaniu IT dla EMS
Elastyczność floty (pojazdy zastępcze)	Wpisanie w zezwoleniu listy analogicznych techniczne pojazdów zastępczych (do 5 numerów rejestracyjnych) na wypadek awarii lub innych wydarzeń losowych	Wymóg podawania konkretnego numeru VIN i rejestracyjnego we wniosku i decyzji EMS (art. 64j ust. 7, art. 64s ust. 3)	Brak elastyczności floty w obu obszarach; utrzymanie rygoru unieważnienia zezwolenia przy awarii ciągnika
Penalizacja i Art. 64ea PRD	Nowelizacja art. 64ea PRD: przekroczenie jednego parametru uznaje się za brak zezwolenia wyłącznie w zakresie tego przekroczonego parametru	Utrzymanie bez zmian art. 64ea PRD dla ładunków niepodzielnych oraz wprowadzenie analogicznych sankcji uznania przejazdu EMS za brak zezwolenia	W przypadku marginalnego przekroczenia tylko jednego parametru (np. nacisku osi o 3-4%) przewoźnik płaci kary za wszystkie parametry, mimo posiadania zezwolenia
Usuwanie pojazdu z drogi	Unikanie odholowywania pojazdu nienormatywnego na parking strzeżony za drobne błędy formalne lub niewielkie przekroczenia	Brak zmian w przepisach o usuwaniu pojazdów z drogi dla transportu nienormatywnego; natychmiastowe zatrzymywanie zaświadczeń EMS	Wykorzystywanie usuwania pojazdu jako środka represji finansowej wobec przewoźników oraz realne zagrożenie dla infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa w ruchu drogowym podczas usuwania pojazdu
Pojazdy specjalne	Uregulowanie ruchu żurawi i pomp do betonu, dopuszczenie	Zmiany w art. 66 i 67 PRD dotyczą wyłącznie pojazdów	Pominięcie żurawi i pomp do betonu, co

(żurawie / pompy)	nacisku 12 t/oś oraz podpowiedniej długości na okresowym zezwoleniu	służb państwowych (Policja, KAS, Wojsko)	zmusza do pracy w "szarej strefie"
----------------------	--	---	---------------------------------------

TREŚĆ KONSULTACJI PUBLICZNYCH – POSTULATY I PROPOZYCJE ZAPISÓW USTAWOWYCH

Wzywamy Ministerstwo Infrastruktury do rozszerzenia zakresu oraz zmian do przedmiotowego projektu ustawy UC133 o nowelizację przepisów regulujących uzgadnianie trasy przejazdu, wydawanie, kontrolowanie i egzekwowanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (art. 64 – 64h PRD).

Wnosimy o wprowadzenie do projektu UC133 następujących dodatkowych zmian legislacyjnych

1. Nowelizacja Art. 64ea PRD – racjonalizacja penalizacji

Problem:

Obecne brzmienie art. 64ea PRD sprawia, że za marginalne przekroczenie chociażby jednego z parametrów określonych w zezwoleniu (np. przekroczenie masy całkowitej o 50 kg lub długości o 2 cm), całe zezwolenie staje się bezużyteczne, a przejazd uznaje się za wykonywany całkowicie bez zezwolenia. Przewoźnik karany jest tak samo, jakby w ogóle nie wystąpił o zgodę i nie dokonał uzgodnień z zarządcami dróg. Tym samym niewielka pomyłka jest zrównywana z ideologicznym nie składaniem wniosków o zezwolenie.

Wniosek legislacyjny

W art. 1 projektu ustawy dodaje się punkt w brzmieniu: „art. 64ea ustawy zmienianej otrzymuje brzmienie:

Art. 64ea. W przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, z przekroczonym parametrem technicznym pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanym w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia wyłącznie w zakresie parametru, który został przekroczony.

2. Zmiana przepisów w zakresie usuwania pojazdu z drogi (Art. 130a PRD)

Problem:

Obecnie organy kontrolne (ITD, Policja) nagminnie stosują środek w postaci usunięcia pojazdu nienormatywnego z drogi na parking strzeżony (na koszt przewoźnika) w sytuacjach, gdy stwierdzone zostanie uchybienie formalne lub przekroczenie parametrów na podstawie art. 64ea PRD. Środek ten jest współmierny do zagrożenia tylko wtedy, gdy pojazd stwarza bezpośrednie niebezpieczeństwo dla ruchu lub konstrukcji drogi. W innych przypadkach generuje to gigantyczne straty i służy jako nieuzasadniona represja oraz naraża lokalną infrastrukturę drogową na ruch ciężkich pojazdów ponadgabarytowych bez jakiegokolwiek kontroli ze strony zarządców dróg. Mówiąc kolokwialnie przewoźnik zgody na przejazd pojazdem o masie 100 ton po drogach powiatowych lub gminnych nie otrzyma (np. ze względu na przekroczenie wytrzymałości obiektów mostowych - vide par. 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych), a ten sam pojazd jest usuwany przez organy kontrolne na parking strzeżony bez jakiegokolwiek refleksji o stan dróg lub uzyskanie uzgodnień od zarządców dróg.

Wniosek legislacyjny

W art. 130a ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dodaje się ust. 1c w brzmieniu:

„1c. Pojazd nienormatywny nie podlega usunięciu z drogi na koszt właściciela w przypadku stwierdzenia przekroczenia parametrów określonych w zezwoleniu lub braku zezwolenia, jeżeli stan techniczny pojazdu, rozmieszczenie ładunku oraz stan infrastruktury drogowej umożliwiają bezpieczny przejazd lub pozostawienie na najbliższym parkingu lub miejscu postojowym wyznaczonym przez zarządcę drogi lub organ kontroli, chyba że pojazd stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub konstrukcji obiektów inżynierskich.”

Obecny mechanizm usuwania pojazdów nienormatywnych, u których stwierdzono nieprawidłowości (np. brak zezwolenia odpowiedniej kategorii), jest dysfunkcyjny i obnaża hipokryzję systemu ochrony infrastruktury drogowej. Wskazujemy na dwa kluczowe, patologiczne aspekty tego procederu:

1. Niszczanie infrastruktury mostowej w majestacie prawa (podczas odholowywania)

Zasadniczym celem kontroli ITD i wymogu posiadania zezwoleń (zwłaszcza kategorii V) jest ochrona obiektów mostowych przed przeciążeniem. Tymczasem w ramach procedury usunięcia pojazdu z drogi, wynajęty przez państwo holownik podczepia ważący kilkadziesiąt ton zestaw i odholowuje go na wskazany przez starostę parking. Taki „zespół pojazdów” (holownik + załadowany pojazd nienormatywny) osiąga

ekstremalne masy całkowite. Przejazd ten odbywa się bez jakichkolwiek zezwoleń, bez analizy trasy i bez wymaganych prawem ekspertyz mostowych, bezpośrednio narażając wiadukty i przepusty na katastrofę budowlaną.

2. Uwięzienie pojazdu na parkingu (prawna i fizyczna pułapka)

Organy samorządowe wyznaczają parkingi strzeżone bez weryfikacji ich dostępności dla transportu ciężkiego. Prowadzi to do absurdalnych sytuacji:

pojazd zostaje przymusowo odholowany na parking powiatowy (przejeżdżając w trakcie holowania przez okoliczne mosty). Następnie przewoźnik, chcąc legalnie odebrać pojazd, składa wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd. Wówczas zarządca drogi (np. GDDKiA) wydaje decyzję odmowną, argumentując, że obiekty mostowe na trasie wyjazdowej z parkingu mają zbyt małą nośność i nie wytrzymają przejazdu tak ciężkiego zestawu.

W efekcie aparat państwowy siłowo umieszcza pojazd w lokalizacji, z której z powodu ograniczeń infrastrukturalnych nie da się go legalnie wywieźć.

Podsumowanie

Państwo nie powinno wymagać od przedsiębiorców przestrzegania rygorystycznych procedur ochrony infrastruktury, jednocześnie łamiąc je w trakcie własnych działań egzekucyjnych. Pojazdy nienormatywne, ze względu na swoje parametry, nie mogą być arbitralnie holowane na przypadkowe lub najbliższe parkingi strzeżone. Procedura musi gwarantować, że trasa na parking i z parkingu jest fizycznie i prawnie przejezdna dla danego tonażu, a jeśli nie jest – pojazd powinien zostać zabezpieczony w najbliższym możliwym punkcie na trasie głównej.

3. Wyłączenie procedury wydawania zezwoleń spod KPA dla wszystkich kategorii

Problem:

Traktowanie zezwolenia na przejazd jako decyzji administracyjnej paraliżuje proces logistyczny. Zamiast sprawnie uzgadniać trasę, pracownicy zarządców dróg (głównie GDDKiA) wykonują formalne obowiązki informacyjne KPA.

Wniosek legislacyjny

W art. 64 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

Do postępowań w sprawach wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I–V nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego. Zezwolenie wydaje się w postaci dokumentowej jako uzgodnienie trasy przejazdu.

4. Wprowadzenie pojazdów zastępczych (lista numerów rejestracyjnych)

Problem:

Awaria ciągnika siodłowego lub naczepy tuż przed wydaniem zezwolenia lub w trakcie realizacji transportu powoduje utratę ważności zezwolenia, mimo że przewoźnik dysponuje w bazie identycznym pojazdem o takich samych parametrach technicznych.

Wniosek legislacyjny

Art. 64d ust. 9 pkt 4 PRD otrzymuje brzmienie:

„4) numery rejestracyjne pojazdu lub wykaz do 5 alternatywnych numerów rejestracyjnych pojazdów zastępczych o analogicznych parametrach technicznych, którymi przejazd może być wykonywany;”

5. Uregulowanie przejazdu pojazdów specjalnych (żurawie samochodowe i pompy do betonu)

Problem:

Brak dedykowanych przepisów zmusza operacje małym sprzętem budowlanym (np. 2-3-4 osiowe żurawie samochodowe) do ubiegania się o drogie i przede wszystkim czasochłonne zezwolenia kategorii V, co skutkuje masowym wykonywaniem tych przejazdów w szarej strefie.

Wniosek legislacyjny

W art. 64e ust. 1 PRD wnieść zmianę umożliwiającą poruszanie się żurawiom samochodowym oraz pompom do betonu o naciskach osi 12 ton, z uwzględnieniem ich długości, na podstawie rocznego zgłoszenia/zezwolenia ryczałtowego, wzorem zapisów wycofanych wcześniej z projektu UC65.

6. Uwzględnienie zaawansowanych technologii zawieszenia i osi skrętnych

Problem:

Przepisy nie różnicują dopuszczalnych nacisków w zależności od technologii zawieszenia ani ilości opon w linii osi. Nowoczesne naczepy z zawieszeniem niezależnym (np. hydraulicznym wyposażonym w osie skrętne oraz większą ilość opon - 4 a nawet 8 opon w linii osi) w zdecydowanie mniejszym stopniu wpływają na nawierzchnię drogową niż przestarzałe zawieszenie mechaniczne, a prawnie traktowane są identycznie.

Wniosek legislacyjny

Dopuszczenie wyższych nacisków osi (12 ton na oś) dla naczep wyposażonych w zawieszenie niezależne, wzorem rozwiązań obowiązujących w innych krajach członkowskich UE.

7. Doprecyzowanie zasad możliwości korzystania z zezwolenia kategorii III dla pojazdów mieszczących się w parametrach kategorii II

Propozycja treści przepisu ustawowego:

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) art. 64c ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

„5. Posiadanie zezwolenia kategorii III uprawnia do wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym o wymiarach, masie całkowitej lub naciskach osi odpowiadających parametrom określonym dla zezwolenia kategorii II oraz po drogach publicznych właściwych dla tej kategorii. W przypadku gdy wymiary, masa całkowita lub naciski osi pojazdu lub zespołu pojazdów nie przekraczają wartości dopuszczalnych dla zezwolenia kategorii II, posiadanie przez podmiot wykonujący przejazd ważnego zezwolenia kategorii III lub IV zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia kategorii II.

5a. Zezwolenie wyższej kategorii uprawnia do przejazdu pojazdem nienormatywnym o parametrach technicznych odpowiadających wymogom kategorii niższych, na drogach publicznych określonych dla tych kategorii niższych. Przejazdu wykonywanego na podstawie zezwolenia wyższej kategorii pojazdem spełniającym kryteria kategorii niższej nie uznaje się za przejazd bez zezwolenia.”

Uzasadnienie

Wprowadzenie zasady kaskadowości/konsumpcji zezwoleń

Podmiot, który uzyskał i opłacił zezwolenie kategorii III lub IV (uprawniające do przewozu ładunków o szerokości do 3,4 m lub 4,0 m i masie do 60 ton), spełnia z nawiązką wszelkie wymogi techniczne oraz wymogi bezpieczeństwa ruchu drogowego stawiane pojazdom mniejszym, kwalifikującym się do kategorii II.

1. Ujednolicenie praktyki kontrolnej organów państwowych

Proponowany zapis wprost zakazuje organom kontrolnym (w szczególności Służbie Celno-Skarbowej przy kontroli granicznej) podważania ważności zezwoleń wyższych kategorii i zmuszania przewoźników do podwójnego zakupu zezwoleń dla tego samego przejazdu.

2. Ochrona przed nieuzasadnioną penalizacją

Przepis chroni przed kwalifikowaniem przejazdu mniejszym pojazdem z zezwoleniem kategorii III lub IV jako przejazdu bez zezwolenia w rozumieniu art. 64ea PRD, eliminując ryzyko nakładania na przewoźników kar pieniężnych z art. 140ab ust. 1 pkt 2 PRD.

8. Umożliwienie organowi wydającemu wystawienie zezwolenie kategorii V na krótszy okres

W art. 64d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Zezwolenie jest ważne na okres wskazany we wniosku, nie dłuższy niż:

- 1) 14 dni – w przypadku zezwolenia na jednokrotny przejazd,
- 2) 30 dni – w przypadku zezwolenia na wielokrotny przejazd – liczonych od dnia wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia.”

Uzasadnienie

1. Eliminacja barier biurokratycznych i sztywnych ram czasowych

Obecny przepis nakazuje wydawanie zezwolenia kategorii V na sztywno określony czas – dokładnie 14 dni dla przejazdu jednokrotnego oraz 30 dni dla wielokrotnego. Przepis ten uniemożliwia organowi wydanie zezwolenia na okres krótszy (np. 5 lub 8 dni), nawet jeśli przewoźnik i zarządca drogi wyrażają na to zgodę, a sytuacja na drodze tego wymaga.

2. Dostosowanie do planowanych prac remontowych zarządców dróg

W praktyce często dochodzi do sytuacji, w której zarządca drogi planuje rozpoczęcie remontu drogi lub obiektu inżynierskiego za np. 10 dni. Z uwagi na sztywny wymóg 14-dniowego okresu ważności zezwolenia, zarządca drogi nie może wydać pozytywnego uzgodnienia na pełne dwa tygodnie i zmuszony jest odmówić zgody na przejazd. Po wprowadzeniu proponowanej zmiany zarządca drogi będzie mógł uzgodnić przejazd na okres np. 8 dni, co w zupełności wystarczy przewoźnikowi do zrealizowania transportu przed wejściem wykonawcy na budowę.

3. Ułatwienie procedowania i oszczędność czasu

Zmiana zapisu na „*okres wskazany we wniosku, nie dłuższy niż...*” daje przewoźnikowi możliwość wnioskowania o termin precyzyjnie dopasowany do

harmonogramu dostawy ładunku niepodzielnego. Ułatwia to uzgadnianie tras przejazdu pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), a lokalnymi zarządcami dróg.

4. Neutralność dla infrastruktury i wzrost bezpieczeństwa

Możliwość skracania okresu ważności zezwolenia jest rozwiązaniem w pełni bezpiecznym i neutralnym dla infrastruktury drogowej. Ogranicza ryzyko, że pojazd nienormatywny pojawi się na danym odcinku drogi w czasie, gdy rozpoczęły się już prace budowlane lub uległa zmianie organizacja ruchu.

Uwagi OSPTN do treści projektu

Stanowisko OSPTN wobec proponowanej definicji pojazdu nienormatywnego

Proponowane brzmienie definicji pojazdu nienormatywnego zrodzi trudności interpretacyjne na etapie stosowania prawa. Należy wskazać, że w świetle przepisów Dyrektywy Rady 96/53/WE, odstępstwa od normatywności odnoszą się wyłącznie do przekroczenia dopuszczalnych wymiarów, całkowitej masy lub nacisków osi, nie zaś do liczby pojazdów wchodzących w skład zespołu.

Zarówno pod względem konstrukcyjnym, jak i celowościowym, niezbędne jest wyraźne rozróżnienie:

1. pojazdów nienormatywnych przeznaczonych do transportu ładunków niepodzielnych
2. od systemów EMS (European Modular System), które służą do optymalizacji przewozu ładunków podzielnych.

W związku z powyższym, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego (OSPTN) postuluje:

- Wprowadzenie do ustawy odrębnej definicji legalnej dla systemów EMS.
- Pozostawienie dotychczasowego zakresu pojęciowego „pojazdu nienormatywnego” jako dedykowanego wyłącznie dla przewozu ładunków niepodzielnych.

Brak przyjęcia powyższego rozróżnienia doprowadzi do błędu kategoryzacyjnego. Zgodnie z proponowaną przez projektodawcę definicją, pod jednym pojęciem „*pojazdu nienormatywnego*” zostaną zrównane trzy całkowicie odmienne stany faktyczne i prawne:

1. Pojazdy poruszające się z naruszeniem prawa, czyli standardowe pojazdy ciężarowe (np. wywrotki, naczepy kurtynowe lub podkontenerowe), w których

doszło do nielegalnego przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej, wymiarów lub nacisków osi.

2. Pojazdy nienormatywne (właściwe), czyli specjalistyczne środki transportu przewożące ładunki niepodzielne, poruszające się w pełni legalnie na podstawie odpowiedniej kategorii zezwolenia.
3. Pojazdy typu EMS, czyli zespoły pojazdów o ponadstandardowej długości, realizujące stałe przewozy ładunków podzielných.

Zrównanie tych trzech kategorii w ramach jednej definicji uniemożliwi poprawne funkcjonowanie systemu zezwoleń, kontroli drogowych oraz statystyk naruszeń.

Stanowisko OSPTN wobec proponowanej definicji ładunku niepodzielnego

Wnosimy o rozszerzenie brzmienia definicji poprzez dodanie pkt 35ba:

35b) ładunek niepodzielny – ładunek, który do celów przewozu drogami publicznymi bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i który, z powodu swoich wymiarów lub masy, nie może zostać przewieziony przez pojazd inny niż pojazd nienormatywny.

35ba) Z ładunkiem niepodzielnym zrównuje się w skutkach prawnych:

a) ładunek niepodzielny przewożony wraz z jego zdemontowanym osprzętem, akcesoriami lub elementami wyposażenia, pod warunkiem, że ich łączna masa nie przekracza 10% masy ładunku głównego;

b) więcej niż 1 sztuka ładunku niepodzielnego, pod warunkiem, że umieszczenie na pojeździe więcej niż jednego takiego elementu nie powoduje zwiększenia parametrów pojazdu ponad wartości wymuszone przez pojedynczy element.

Uzasadnienie

Proponowana przez Ministerstwo definicja stanowi dosłowne tłumaczenie przepisów unijnych. W polskich realiach kontrolnych (ITD, KAS) tak ogólnikowy zapis prowadzi do skrajnie zawężających interpretacji, skutkujących nakładaniem wielotysięcznych kar za rzekomy przewóz „ładunków podzielných”, np. przewóz kombajnu rolniczego od którego odkręcono koła lub header. Zaproponowane doprecyzowanie rozwiązuje dwa kluczowe problemy operacyjne branży transportowej, wspierając jednocześnie cele ekologiczne i gospodarcze państwa:

- I. Kwestia demontowalnego osprzętu maszyny (kryterium 10%)

Pojazdy nienormatywne często przewożą urządzenia (np. kombajny lub maszyny budowlane), które posiadają drobne, demontowalne elementy

konstrukcyjne (np. koła, izolatory, łyżki koparek, header). Literalna interpretacja obecnych przepisów sprawia, że umieszczenie np. 0,2 tonowego detalu na naczepie przewożącej 50-tonowy ładunek główny delegalizuje cały transport. Zmusza to nadawców i przewoźników do absurdu pod względem ekonomicznym i ekologicznym angażowania dodatkowych pojazdów do przewiezienia kół lub osprzętu maszyny jadącej główną naczepą. Margines 10% całkowicie eliminuje ten sztuczny problem, nie generując żadnego zagrożenia dla infrastruktury drogowej. Propozycja pochodzi z przepisów niemieckich, stosowanych od wielu lat.

II. Kilka sztuk, lekkich, ładunków niepodzielnych

W sytuacji, w której pojazd i tak uzyskuje status nienormatywnego z powodu np. długości przewożonego ładunku (20-metrowej rury, szyna kolejowa, lekkie ale długie konstrukcje stalowe lub drewniane), załadunek drugiego elementu nie wpływa na obrys przestrzenny zestawu. Jeśli operacja ta nie powoduje przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej zestawu ani normatywnych nacisków osi, jej blokowanie jest nieuzasadnione. Kary za taką optymalizację wymuszają wysyłanie na drogi dwóch (lub więcej) pojazdów ponadgabarytowych zamiast jednego, co potęguje utrudnienia w ruchu drogowym, zwiększa dewastację dróg oraz zwiększa emisję CO₂.

Przykład



Stanowisko OSPTN wobec proponowanej definicji pojazdu modułowego

Rekomendowane przez stronę społeczną brzmienie przepisu:

36a) pojazd modułowy – przyczepa składająca się z jednego lub większej liczby wózków (modułów), w tym wózków samobieżnych lub wózków typu

dolly, które mogą być łączone ze sobą pośrednio lub bezpośrednio, za pomocą adapterów, elementów konstrukcyjnych lub za pośrednictwem przewożonego ładunku. Pojazd ten umożliwia rekonfigurację układu jezdny w celu dostosowania ładowności lub wymiarów do specyfiki ładunku niepodzielnego, przeznaczony do połączenia z pojazdem samochodowym lub wykorzystujący własny napęd do samodzielnego przemieszczania się.

Uzasadnienie

Zaproponowana przez Ministerstwo definicja jest krokiem w dobrą stronę – za co serdecznie dziękujemy. Proponujemy jednak dostosowanie jej do obecnych realiów inżynierii transportu ponadgabarytowego i standardów europejskich. Jej wprowadzenie w obecnym kształcie zdelegalizuje wiele bezpiecznych, powszechnie stosowanych technologii oraz doprowadzi do chaosu interpretacyjnego podczas kontroli drogowych.

Wskazane poniżej argumenty techniczne uzasadniają konieczność przyjęcia definicji w brzmieniu zaproponowanym przez branżę:

1. Dopuszczenie konfiguracji jednomodułowych oraz zróżnicowanych wózków

Ministerialny wymóg łączenia "*co najmniej dwóch*" wózków wyklucza z definicji systemy, w których pod łabędzią szyją pracuje wyłącznie jeden wózek modułowy. Ponadto wprost rozszerzono definicję o wózki typu *dolly*, które bywają rejestrowane niezależnie, a służą do budowy specjalistycznych zestawów (np. w konfiguracjach 1+3, 2+4). Ich pominięcie stworzy na rynku niebezpieczną lukę prawną.

2. Neutralność technologiczna (brak wymogu sztywnego łączenia hydraulicznego)

Warunkowanie definicji fizycznym "połączeniem hydraulicznym" jest błędem. W nowoczesnym transporcie wózki często łączy się wyłącznie za pośrednictwem elementów konstrukcyjnych (np. pokładów obniżonych typu *tiefbett*) lub bezpośrednio poprzez ładunek samonośny (np. śmigła turbin wiatrowych, wielkogabarytowe rury transportowane na obrotnicach). Prawo nie powinno ograniczać możliwości stosowania nowych technologii.

3. Błąd w zakresie wymogu „wszystkich osi skrętnych”

Wymóg, aby każda oś w wózku była skrętna, zaprzecza obecnie stosowanej technologii i geometrii zawieszenia. W długich zestawach modułowych powszechną i wskazaną praktyką jest mechaniczne blokowanie skrętu osi środkowych w celu zapewnienia prawidłowej trajektorii ruchu zespołu pojazdów. Dodatkowo, systemy wózków prowadzących (tzw. *jeep dolly*, w tym systemy 1- lub 2-osiowe) często celowo wyposażane są w osie sztywne ze względu na bezpieczeństwo i stabilność całego zespołu pojazdów.

4. Błędne domniemanie nienormatywności (błąd kategoryzacyjny)

Ustawodawca arbitralnie zakłada, że każdy pojazd modułowy jest "pojazdem nienormatywnym". W rzeczywistości możliwe jest skonstruowanie i załadowanie pojazdu modułowego (np. z wąskich modułów 2,55 m Eurocombi), który zmieści się w normatywnych limitach 40 ton i 16,5 metra długości. Status pojazdu nienormatywnego powinien wynikać wyłącznie z fizycznego przekroczenia dopuszczalnych prawem parametrów (masy, nacisków lub wymiarów), a nie z apriorycznej definicji słownikowej danego podwozia.

5. Uwzględnienie pojazdów samobieżnych (SPMT / Addrive)

Technologia transportu nienormatywnego ewoluuje w kierunku osi z napędem własnym (np. systemy Addrive). Zdarzają się sytuacje operacyjne (np. pokonywanie skrajnie ciasnych rond lub zakrętów), w których pojazd modułowy musi zostać na krótki czas odłączony od pojazdu samochodowego i przemieścić się samodzielnie, używając własnej jednostki zasilającej. Brak uwzględnienia wózków samobieżnych w definicji będzie skutkowało karaniem przewoźników za stosowanie najbezpieczniejszych, nowoczesnych rozwiązań inżynierskich.

Stanowisko OSPTN wobec proponowanej definicji „łabędzia szyja”

Propozycja definicji:

łabędzia szyja – urządzenie sprzęgające wózek modułowy lub zespół wózków, albo przedni element konstrukcyjny naczepy, z pojazdem samochodowym i przenoszące na niego część masy pojazdu ciągnionego;

Uzasadnienie

Zaproponowana pierwotnie przez Ministerstwo definicja zawiera błędy z punktu widzenia inżynierii budowy pojazdów, nomenklatury technicznej oraz realiów transportu ponadnormatywnego. Przedstawiona poprawka ma na celu wyeliminowanie tych nieścisłości oraz dostosowanie prawa do faktycznego stanu techniki. Zmiana opiera się na dwóch kluczowych argumentach:

1. Błędne użycie pojęcia „dyszel” (błąd kategoryzacyjny)

W słowniku technicznym motoryzacji „dyszel” (ang. drawbar) oraz „łabędzia szyja” (ang. gooseneck) to dwa zupełnie różne rozwiązania konstrukcyjne o odmiennym przeznaczeniu i mechanice działania.

Dyszel służy do łączenia przyczepy (lub wózka modułowego) z zaczepem holowniczym ciągnika balastowego. Służy on wyłącznie do przekazywania sił wzdłużnych (ciągnięcia i pchania) i nie obciąża osi ciągnika masą ładunku.

Łabędzia szyja łączy pojazd z siodłem ciągnika siodłowego za pomocą sworznia królewskiego. Jej absolutnie kluczową cechą, warunkującą bezpieczeństwo i możliwość jazdy, jest generowanie nacisku pionowego (przeniesienie ciężaru ładunku) na osie napędowe ciągnika, co zapewnia mu odpowiednią trakcję.

Nazywanie łabędziej szyi „dyszlem” jest błędem technicznym, który na etapie kontroli drogowych (np. przez ITD) lub procesów homologacyjnych będzie prowadził do absurdów prawnych i problemów interpretacyjnych.

2. Zbyt wąski zakres definicji (pominięcie naczep)

Definicja zaproponowana przez Ministerstwo zawęża zastosowanie łabędziej szyi wyłącznie do wózków modułowych. Tymczasem w branży transportu ponadgabarytowego w ten element wyposażone są przede wszystkim klasyczne naczepy niskopodwoziowe (tzw. naczepy z pokładem zagłębionym, tiefbett), które nie mają budowy modułowej. W ich przypadku łabędzia szyja jest stałym lub odpinanym (ze względów załadunkowych) elementem konstrukcyjnym naczepy, pozwalającym na maksymalne obniżenie pokładu ładunkowego tuż za ciągnikiem.

Stanowisko OSPTN wobec proponowanej definicji „wózek modułowy”

Propozycja OSPTN:

36ab) wózek modułowy – pojazd posiadający co najmniej jedną oś, którego konstrukcja umożliwia połączenie z innymi wózkami, adapterami, elementami pokładu ładunkowego lub za pośrednictwem przewożonego ładunku;

Uzasadnienie

Zawężenie definicji przez Ministerstwo wyłącznie do sprzętu „sterowanego hydraulicznie” to błąd technologiczny, który ignoruje różnorodność układów jezdnych w transporcie ponadgabarytowym. Uzasadnienie tej poprawki opiera się na trzech kluczowych aspektach inżynierskich:

1. Sterowanie elektroniczne w SPMT

Najbardziej zaawansowane technologicznie wózki samobieżne (Self-Propelled Modular Transporters), produkowane przez liderów rynku (np. Scheuerle, Goldhofer, Kamag), wykorzystują sterowanie elektroniczne. Elektronicznie kontrolowane silniki i czujniki pozwalają na wielokierunkową jazdę (tzw. jazda krabem, obrót w miejscu). Zapis o sterowaniu wyłącznie hydraulicznym zdelegalizowałby najnowocześniejszy sprzęt na rynku.

2. Sterowanie mechaniczne i osie wleczone

Wiele klasycznych, prostszych wózków (w tym niektóre rodzaje *dolly*) wykorzystuje mechaniczne układy drążków kierowniczych sprzężonych z dyszlem, gdzie w ogóle nie występuje układ hydrauliczny.

3. Neutralność technologiczna prawa

Prawo o ruchu drogowym nie powinno faworyzować jednej technologii (hydrauliki). Definicja musi opisywać funkcję urządzenia (możliwość łączenia i przenoszenia ładunku), a nie sposób napędzania, inaczej ustawa będzie wymagała nowelizacji przy każdej zmianie technologicznej producentów nacze, tym bardziej gdy weźmiemy pod uwagę rozwój elektromobilności.

Stanowisko OSPTN wobec proponowanego art. 62a

Proponowane przez OSPTN brzmienie przepisu:

„Art. 62a. 1. W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia przez organy uprawnione do prowadzenia kontroli drogowej, o których mowa w Dziale V, przestrzegania wymagań w zakresie dopuszczalnych mas całkowitych, dopuszczalnych nacisków osi oraz dopuszczalnych szerokości, długości i wysokości pojazdów i zespołów pojazdów, są **wyniki pomiarów tych parametrów, uzyskane w trakcie kontroli przez uprawnione organy przy użyciu przyrządów pomiarowych użytkowanych zgodnie z instrukcją producenta, z uwzględnieniem dopuszczalnego błędu pomiaru.**”

Uzasadnienie

Proponowane przez projektodawcę sformułowanie, jakoby podstawą kontroli były „wartości rzeczywiste zmierzone w trakcie kontroli”, zawiera fundamentalny błąd pojęciowy z dziedziny metrologii, który sparaliżuje system egzekwowania prawa.

- Błąd pojęciowy „wartości rzeczywistej”

Zgodnie z zasadami metrologii, żadne urządzenie pomiarowe nie wskazuje „wartości rzeczywistej”. Urządzenie wskazuje wyłącznie wynik pomiaru, który zawsze różni się od wartości rzeczywistej o błąd pomiaru. Pozostawienie zapisu o „wartości rzeczywistej” da stronom postępowań gotowy argument do skutecznego podważania w sądach każdej nałożonej kary. Pełnomocnicy będą dowodzić, że organ oparł się na wyniku z wagi, a nie na wymaganej ustawą „wartości rzeczywistej”, co stanowi naruszenie przepisów prawa materialnego.

- Instrukcja producenta jako gwarancja prawidłowości

Warunkowanie uznania wyniku pomiaru od obsługi urządzenia zgodnie z instrukcją producenta porządkuje kwestie proceduralne. Wagi do pomiaru

nacisków osi i masy całkowitej są niezwykle czułe na warunki pomiarowe (np. spadki terenu, nierówności, prędkość najazdu). Wymóg ścisłego stosowania się do wytycznych producenta chroni z jednej strony przewoźników przed błędnymi pomiarami, a z drugiej strony zabezpiecza materiał dowodowy Inspekcji Transportu Drogowego przed zarzutami o proceduralne nieprawidłowości.

- Uwzględnienie błędu pomiaru

Wpisanie wprost do ustawy konieczności uwzględnienia błędu pomiaru pomniejsza wynik na korzyść strony (tzw. tolerancja błędu), co jest standardem i gwarantuje, że sankcje nakładane są wyłącznie za faktyczne, niebudzące wątpliwości przekroczenia.

Stanowisko OSPTN wobec proponowanego art. 64c ust. 9

Wniosek o całkowite wykreślenie obowiązku zawiadamiania zarządców dróg o przejeździe na podstawie zezwolenia kategorii IV

Wnosimy o całkowite wykreślenie z ustawy o ruchu drogowym przepisu nakładającego na podmiot posiadający zezwolenie kategorii IV obowiązek zawiadamiania zarządcy drogi (w terminie 7 dni roboczych) o terminie i trasie planowanego przejazdu przez most lub wiadukt.

Uzasadnienie

Utrzymanie w ustawie obowiązku każdorazowego informowania zarządców dróg o przejeździe realizowanym na podstawie zezwolenia stałego (kategorii IV) z 7-dniowym wyprzedzeniem jest rozwiązaniem skrajnie szkodliwym dla polskiej gospodarki, całkowicie oderwanym od realiów rynku transportowego i pozbawionym uzasadnienia praktycznego.

Wnosimy o wykreślenie tego zapisu z następujących powodów.

1. Całkowite zaprzeczenie idei zezwolenia okresowego

Zezwolenia kategorii IV z założenia są dokumentami okresowymi (wydawany np. na 2 lata), których celem jest umożliwienie przedsiębiorcom elastycznego reagowania na potrzeby rynku i wykonywania powtarzalnych transportów bez zbędnej biurokracji. Obowiązek zgłaszania każdego przejazdu powyżej 40 ton z 7-dniowym wyprzedzeniem de facto degradowe zezwolenie okresowe do rangi zezwolenia jednorazowego. Uiszczanie wysokich opłat za zezwolenie długoterminowe, z którego nie można swobodnie korzystać, uderza w zasady swobody działalności gospodarczej.

2. Ignorowanie realiów rynkowych (transport "Just-in-Time")

Współczesna logistyka i łańcuchy dostaw opierają się na natychmiastowej realizacji zleceń. Klienci (np. branża budowlana, zakłady przemysłowe, rolnictwo) wymagają podstawienia specjalistycznego sprzętu "na już", często w czasie kilku godzin od zgłoszenia awarii czy zapotrzebowania na maszynę. Wymóg odczekania 7 dni roboczych (co z weekendami daje nierzadko 10-11 dni kalendarzowych) całkowicie paraliżuje zdolności operacyjne polskich przewoźników i wyklucza ich z konkurencyjnego, europejskiego rynku. Żadne państwo w Europie nie wymaga tak drastycznych terminów zgłoszeń dla stałych zezwoleń.

3. Utrwalanie martwego prawa

Przepis ten od samego początku swojego istnienia w systemie prawnym był prawem całkowicie martwym. Ani zarządcy dróg (rozproszeni na tysiące gmin, powiatów i województw) nie dysponują aparatem urzędniczym do przyjmowania i analizowania tysięcy powiadomień dziennie, ani organy kontrolne w praktyce tego nie egzekwowały, mając świadomość jego awykonalności. Utrzymywanie w ustawie przepisu, którego adresaci nie są w stanie fizycznie wykonać, a państwo nie jest w stanie go weryfikować, drastycznie podważa zaufanie obywateli do racjonalności prawodawcy.

4. Ochrona infrastruktury odbywa się na etapie wydawania zezwolenia

Zezwolenia kategorii IV mają ściśle określone limity wagowe i naciskowe, które zostały ustalone przez ustawodawcę właśnie na takim poziomie, aby nie zagrażały standardowej infrastrukturze drogowej i obiektom inżynierskim. Jeżeli dany pojazd mieści się w parametrach zezwolenia kat. IV, to jego wpływ na wiadukty został już uwzględniony w systemie prawnym, co czyni dodatkowe "powiadamianie" biurokratyczną fikcją.

Tworzenie prawa, którego adresaci z góry nie są w stanie fizycznie i organizacyjnie wypełnić, podważa zaufanie obywateli do państwa i zmusza przedsiębiorców do funkcjonowania w szarej strefie.

Uwaga OSPTN do art. 64d ust. 1

Proponowanujemy następujące brzmienie przepisu:

„Zezwolenie kategorii V wydaje się dla pojazdu lub zespołu pojazdów, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I–IV.”

Uzasadnienie

Konieczność uzyskania zezwolenia kategorii V (najbardziej restrykcyjnego, wymagającego m.in. ekspertyz mostowych i wyznaczania indywidualnej trasy) musi wynikać wyłącznie z fizycznych parametrów zestawu, które realnie obciążają infrastrukturę drogową. Zaproponowany przez Ministerstwo zapis o uzależnieniu tej kategorii od „liczby pojazdów” w zespole jest nieuzasadniony technicznie i szkodliwy gospodarczo.

- Błędne kryterium liczby modułów

Zespół pojazdów złożony np. z ciągnika, wózka dolly i naczepy (lub kilku wózków modułowych), który łącznie nie przekracza normatywnych 40 ton masy całkowitej, dopuszczalnych nacisków osi oraz standardowych wymiarów obrysu, nie stanowi dla infrastruktury drogowej większego obciążenia niż klasyczna, normatywna ciężarówka.

- Sztuczna nienormatywność

Przepis w wersji ministerialnej automatycznie delegalizuje i zmusza do pozyskiwania najdroższych zezwoleń posiadaczy nowoczesnych, zoptymalizowanych zestawów modułowych, nawet jeśli poruszają się oni w pełni w granicach normatywnych gabarytów i wag. Karany jest sam fakt użycia inżynierskiego rozwiązania modułowego, a nie faktyczne przekroczenie parametrów fizycznych.

- Bariera dla innowacyjności

Tworzenie prawa opartego na liczeniu wózków lub dowodów rejestracyjnych w zestawie blokuje w Polsce rozwój nowoczesnych technologii transportowych. Decydującym i jedynym kryterium kwalifikacji do zezwolenia kategorii V powinna być masa, naciski osi oraz rzeczywiste wymiary zewnętrzne zestawu.

Stanowisko OSPTN wobec proponowanych zmian do art. 67 prd

Wniosek o doprecyzowanie przepisu dotyczącego zaświadczeń o badaniu technicznym (art. 67 ust. 5 pkt 2)

Zgłaszamy zastrzeżenie do ogólnego brzmienia wymogu przedkładania „zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wskazującego, których warunków technicznych pojazd nie spełnia”. Wnosimy o wyraźne wyłączenie z tego obowiązku pojazdów fabrycznie nowych.

Proponowane brzmienie doprecyzujące:

„zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia - **z wyłączeniem pojazdów fabrycznie nowych, dla których wydano ważne świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności lub dopuszczenie jednostkowe pojazdu**”

Uzasadnienie

Zaproponowane przez Ministerstwo wykreślenie dotychczasowych uszczegółowień (wskazujących, że wymóg ten dotyczy pojazdów używanych lub rejestrowanych po raz pierwszy, ale nieposiadających homologacji) może stwarzać niebezpieczną lukę interpretacyjną.

Brak wyraźnego wyłączenia dla pojazdów nowych doprowadzi do sytuacji, w której organy rejestrujące (Wydziały Komunikacji) będą literalnie interpretować nowy przepis i powszechnie żądać zaświadczeń z okręgowych stacji kontroli pojazdów dla fabrycznie nowych naczep, ciągników czy wózków modułowych. Taka interpretacja rodzi następujące problemy:

- Podważenie systemu homologacji

Pojazdy fabrycznie nowe dopuszczane są do ruchu na podstawie unijnych świadectw zgodności (CoC), krajowych lub wspólnotowych dopuszczeń jednostkowych, które stanowią najwyższą gwarancję spełniania (lub odstępstw od) warunków technicznych. Zmuszanie producenta lub nabywcy do weryfikacji fabrycznie nowego pojazdu na lokalnej stacji diagnostycznej podważa sens istnienia (europejskiego) systemu homologacyjnego.

- Zbędne koszty i biurokracja

Konieczność wykonania pierwszego badania technicznego dla pojazdu prosto z fabryki wygeneruje nieuzasadnione koszty finansowe oraz logistyczne (konieczność transportu niezarejestrowanego sprzętu na stację kontroli na tablicach tymczasowych) dla polskich przewoźników i dealerów.

- Brak infrastruktury diagnostycznej

Wiele stacji kontroli pojazdów w Polsce nie dysponuje infrastrukturą pozwalającą na wprowadzenie na kanał i zbadanie skomplikowanych, fabrycznie nowych pojazdów nienormatywnych (np. wieloosiowych wózków modułowych o szerokości np. 3 metry).

Sprzeciw wobec ograniczenia stosowania certyfikatu CoC wyłącznie do pojazdów nowych (art. 67 ust. 5 pkt 3)

Zgłaszamy sprzeciw wobec propozycji zawężenia możliwości posłużenia się świadectwem zgodności WE (CoC) wyłącznie do procedury rejestracji i uzyskiwania odstępstw dla pojazdów nowych. Zapis ten uderza w podstawy funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportowych i sztucznie napędza biurokrację.

Wnosimy o modyfikację przepisu poprzez wykreślenie zawężenia do pojazdów nowych lub nadanie mu następującego brzmienia:

„świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu - **w przypadku pojazdu nowego, jak również pojazdu używanego, dla którego dokument ten został wydany;**”

Uzasadnienie

Proponowany przez Ministerstwo zapis legalizuje i utrwala wadliwą logikę, która ignoruje istnienie fabrycznej dokumentacji pojazdu tylko dlatego, że pojazd ten był już wcześniej zarejestrowany. Wprowadzenie tego przepisu wywoła katastrofalne skutki dla branży z następujących powodów:

- Skrajne zawyżenie kosztów i wydłużenie czasu rejestracji

Rejestracja specjalistycznych naczep i ciągników (wymagających odstępstw od warunków technicznych) już dziś jest procesem skrajnie sformalizowanym, długotrwałym i uciążliwym. Wykluczenie certyfikatu CoC dla pojazdów używanych oznacza, że przewoźnik, aby uzyskać odstępstwo, będzie zmuszony każdorazowo występować o tzw. zaświadczenie producenta. W praktyce wiąże się to z koniecznością odstawienia pojazdu do autoryzowanego serwisu (ASO) na drobiazgowy, bardzo kosztowny przegląd, tylko po to, aby serwis „potwierdził” parametry, które od nowości widnieją w certyfikacie CoC.

- Ignorowanie specyfiki polskiego rynku (import z UE)

Polscy przewoźnicy ponadgabarytowi w dużej mierze opierają swoje floty na specjalistycznym, bardzo drogim sprzęcie używanym, nabywanym w innych państwach UE. Skoro dany pojazd poruszał się legalnie z powiększonymi parametrami mas i nacisków w innym kraju UE, a jego fabryczne możliwości konstrukcyjne potwierdza świadectwo zgodności WE, polskie prawo nie powinno zmuszać przedsiębiorcy do ponownego, kosztownego udowadniania tych parametrów.

- Brak logiki technicznej

Świadectwo zgodności WE (CoC) określa konstrukcyjne parametry pojazdu (np. dopuszczalne naciski osi), nadane mu w procesie produkcji. Parametry te nie znikają ani nie ulegają zmianie tylko dlatego, że pojazd zmienia właściciela lub zostaje sprowadzony z zagranicy. Aktualny stan techniczny pojazdu używanego i tak jest przecież weryfikowany podczas badania technicznego na Stacji Kontroli Pojazdów. Odrzucanie na etapie formalnym fabrycznego certyfikatu CoC zmusza przewoźników do ponoszenia potężnych kosztów bez jakiegokolwiek zysku dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tworzenie przepisów, które z góry traktują każdy używany pojazd sprowadzony do Polski jako pozbawiony dokumentacji fabrycznej, to nakładanie na przedsiębiorców ukrytego podatku w postaci opłat za obowiązkowe ekspertyzy i zaświadczenia producenckie.

Wniosek o wykreślenie obowiązku angażowania służby technicznej w procedurze uzyskania odstępstwa od warunków technicznych w sytuacji, kiedy dany pojazd równolegle podlega procedurze uznania zagranicznego narodowego dopuszczenia jednostkowego (art. 67 ust. 5 pkt 5)

Zgłaszamy sprzeciw wobec utrzymywania i pogłębiania biurokratycznego wymogu angażowania tzw. „służby technicznej” do potwierdzania niespełnienia warunków technicznych przez pojazd sprowadzany z zagranicy. Przepis ten w praktyce dubluje procedury, generuje sztuczne koszty i nie wnosi żadnej wartości dodanej do procesu dopuszczenia pojazdu do ruchu.

Wnosimy o całkowite wykreślenie tego punktu z projektu lub zastąpienie go wymogiem przedłożenia standardowego zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, wydanego przez uprawnionego diagnostę na Stacji Kontroli Pojazdów.

Uzasadnienie

Zaproponowany przez Ministerstwo przepis stanowi klasyczny przykład nadregulacji prawnej i nakładania na przedsiębiorców tzw. „ukrytych podatków biurokratycznych”. Wymóg uzyskiwania osobnego dokumentu od certyfikowanej „służby technicznej” jest całkowicie pozbawiony logiki technicznej i proceduralnej z następujących powodów:

- Dublowanie kompetencji i podwójna weryfikacja

Zgodnie z obowiązującym systemem prawa, każdy pojazd sprowadzany z zagranicy (w tym posiadający krajowe dopuszczenie jednostkowe np. z Niemiec czy Francji), przechodzi w Polsce badanie na Stacji Kontroli Pojazdów (SKP). Uprawniony diagnosta, jako wykwalifikowany funkcjonariusz systemu badań technicznych, osobiście weryfikuje dokumenty pojazdu,

sprawdza tabliczkę znamionową, dokonuje fizycznych pomiarów i na tej podstawie sporządza zaświadczenie oraz Dokument Identyfikacyjny Pojazdu (DIP). To właśnie w tym dokumencie diagnosta wprost wskazuje, których polskich warunków technicznych dany pojazd nie spełnia.

- Sztuczne generowanie kosztów dla przewoźników

Zmuszanie wnioskodawcy, by oprócz wizyty na SKP, zgłosił się do jednej z nielicznych „służb technicznych” tylko po to, aby jej pracownik wydał jednostronicowy dokument, w którym de facto napisze te same uwagi, które znajdują się w zaświadczeniu od diagnosty, jest absurdem. Taka usługa kosztuje na rynku około 2000 zł. Jest to całkowicie nieuzasadniony, dodatkowy koszt i strata czasu (wydłużenie procesu rejestracji), uderzająca w polskie firmy transportowe oraz budowlane.

- Brak uzasadnienia merytorycznego

Skoro państwo polskie upoważnia diagnostów na SKP do weryfikacji stanu technicznego oraz zgodności z warunkami technicznymi wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, to podważanie ich kompetencji w zakresie odczytania zagranicznego dopuszczenia jednostkowego (DJ) i zestawienia go z polskimi przepisami jest nielogiczne. Diagnosta posiada pełną wiedzę i narzędzia, aby zidentyfikować parametry, na które wnioskodawca musi uzyskać odstępstwo.

Utrzymanie tego przepisu służy wyłącznie budowaniu monopolu wąskiej grupy podmiotów (służb technicznych) kosztem polskich przewoźników, bez jakiegokolwiek korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego czy przejrzystości rejestrów państwowych. Procedurę należy oprzeć na dokumencie powszechnym, tanim i sprawdzonym, jakim jest zaświadczenie z SKP.

Sprzeciw wobec obligatoryjnego wymogu przedstawiania opinii służb lub zaświadczeń producenta dla wszystkich pojazdów używanych (art. 67 ust. 5 pkt 6)

Zgłaszamy sprzeciw wobec zamiany sformułowania „*jeżeli jest wymagane*” na „*nie dotyczy pojazdu nowego*”. Ta z pozoru drobna zmiana redakcyjna stanowi w istocie nałożenie na przewoźników ukrytych kosztów. W połączeniu z poprzednim punktem (który ogranicza stosowanie dokumentu CoC tylko do pojazdów nowych) tworzy to systemową pułapkę, zmuszającą do kupowania drogich ekspertyz dla każdego używanego pojazdu nienormatywnego sprowadzanego do Polski.

Wnosimy o powrót do dotychczasowej logiki przepisu, tj. uzależnienia tego wymogu od faktycznego braku innych dokumentów, poprzez nadanie mu następującego brzmienia:

„oświadczenie producenta pojazdu, opinię służby technicznej albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, dotyczące fabrycznych danych technicznych pojazdu w zakresie objętym wnioskiem (określonych na dzień jego wyprodukowania) - jeżeli parametry te nie wynikają z dowodu rejestracyjnego, świadectwa zgodności WE lub innych dokumentów fabrycznych pojazdu”

Uzasadnienie

Zaproponowane przez projektodawcę brzmienie („nie dotyczy pojazdu nowego”) oznacza w świetle prawa administracyjnego, że *dotyczy każdego pojazdu używanego*. Taki automatyzm jest skrajnie krzywdzący dla branży transportowej i pozbawiony merytorycznych podstaw. Wymóg ten musi zostać zliberalizowany z następujących powodów:

1. Drastyczny, nieuzasadniony wzrost kosztów (ukryty podatek)

Zmuszenie każdego nabywcy pojazdu używanego do uzyskania oświadczenia producenta lub opinii służby technicznej to cios finansowy dla polskich przedsiębiorstw.

- Duplikat fabrycznego świadectwa zgodności (CoC) to wydatek rzędu 600 zł.
- Opinia uprawnionej służby technicznej to koszt od 5 000 zł do 7 000 zł.
- Oświadczenie producenta w praktyce wiąże się z obowiązkiem dostarczenia pojazdu do Autoryzowanej Stacji Obsługi (ASO) na kompleksowy przegląd, co wraz z narzucanymi wymianami eksploatacyjnymi kosztuje od kilku do nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Nakładanie tak potężnych obciążeń finansowych na legalnie działających przedsiębiorców, wyłącznie w celu potwierdzenia parametrów, które już widnieją w fabrycznych certyfikatach, jest nie do zaakceptowania.

2. Eliminacja dokumentu CoC dla pojazdów używanych

Zapis ten jest jawną próbą ostatecznego wyeliminowania z obrotu prawnego świadectw zgodności WE (CoC) dla pojazdów używanych. Konstrukcyjne możliwości pojazdu (takie jak maksymalne dopuszczalne naciski osi) nie ulegają zmianie tylko z tego powodu, że pojazd ma kilka lat i został sprowadzony np. z Norwegii czy Niemiec. Jeżeli przewoźnik dysponuje dokumentem CoC, który bezspornie potwierdza te parametry, zmuszanie go do opłacania rzeczoznawców lub służb technicznych jest mnożeniem obowiązkowych danin państwowych.

3. Zastosowanie ekspertyz wyłącznie w trybie awaryjnym („jeżeli jest wymagane”)

Zgodnie z dotychczasową, racjonalną logiką, kosztowne opinie rzeczoznawców, służb technicznych lub producentów powinny być wymagane wyłącznie w sytuacjach, gdy pojazd faktycznie nie posiada odpowiedniej dokumentacji (np. zagubiono certyfikaty, pojazd pochodzi spoza UE, brakuje tabliczki znamionowej, a parametry w zagranicznym dowodzie rejestracyjnym są niekompletne). Traktowanie wyjątkowej ścieżki dowodowej jako obowiązku dla każdego używanego pojazdu całkowicie sparaliżuje proces ich rejestracji w Polsce.

4. Pomieszanie pojęć

Parametry konstrukcyjne a stan techniczny (praktyka TDT)

Zasadniczym celem przedkładania dokumentacji (np. CoC lub oświadczenia producenta) w procedurze o wydanie odstępstwa jest ustalenie, na jakie obciążenia i gabaryty dany pojazd został konstrukcyjnie zaprojektowany w procesie produkcji. Tymczasem TDT wykreował pozbawioną podstaw prawnych praktykę, żądając, aby oświadczenie producenta potwierdzało parametry pojazdu „na dzień sporządzenia zaświadczenia”. Taka interpretacja jest nielogiczna. Dopuszczalna masa całkowita czy konstrukcyjny nacisk osi (wynikające z zastosowanych osi, ramy i układu hamulcowego) są wartościami niezmiennymi, nadanymi w fabryce. Z kolei to, czy po pewnym okresie eksploatacji pojazd nadal jest w kondycji pozwalającej na bezpieczne przenoszenie tych obciążeń, określa aktualny stan techniczny. Jego weryfikacja leży w wyłącznej kompetencji uprawnionego diagnosty podczas obowiązkowego badania technicznego na SKP, a nie w gestii biura producenta.

5. Sztuczne generowanie kosztów i tworzenie monopolu ASO

Wymóg TDT dotyczący poświadczania parametrów „na dziś” doprowadził do rynkowej patologii. Producenci pojazdów, którzy nie chcąc brać w ciemno odpowiedzialności za używany sprzęt, odmawiają wydania dokumentu na podstawie samego numeru VIN. Wymuszają oni na przewoźnikach dostarczenie pojazdu do Autoryzowanej Stacji Obsługi (ASO) na kompleksowy przegląd, nierzadko warunkując wydanie "zaświadczenia" dokonaniem kosztownych wymian eksploatacyjnych. W efekcie, stworzono mechanizm sztucznego napędzania zysków sieciom ASO. Koszt uzyskania dokumentu z ASO wzrósł do kilku, a nierzadko kilkudziesięciu tysięcy złotych, podczas gdy wydanie wtórnika fabrycznego certyfikatu CoC kosztuje około 600 zł. Nakładanie tak drastycznych obciążeń finansowych na przedsiębiorców, by potwierdzić parametry, które i tak widnieją w fabrycznych archiwach (homologacjach częściowych), jest w państwie prawa nie do zaakceptowania.

6. Zbieżność z dotychczasowym orzecnictwem organu II instancji (Ministra)

Należy z całą mocą podkreślić, że postulowane przez nas rozwiązanie jest w pełni spójne z dotychczasową linią orzecniczą samego Ministerstwa Infrastruktury. W postępowaniach odwoławczych od decyzji odmownych TDT, Minister (jako organ II instancji) uchylał decyzje TDT i stawał po stronie przewoźników. Ministerstwo wielokrotnie wskazywało, że zaświadczenie producenta określające, iż pojazd został wyprodukowany w oparciu o konkretne homologacje częściowe (zezwalające na konkretne wartości DMC czy nacisków na osie), jest dokumentem wystarczającym. Organ odwoławczy słusznie przyznawał, że nie ma prawnej konieczności potwierdzania parametrów „na dzień wydania dokumentu”, lecz kluczowe jest odniesienie do pierwotnej, fabrycznej konfiguracji. Nowa ustawa powinna kodyfikować to racjonalne stanowisko Ministerstwa, a nie utrwaląc wadliwą i szkodliwą gospodarczo praktykę urzędników TDT.

Stanowisko OSPTN wobec proponowanego art. 3 ustawy

Zaproponowany przepis uderza w fundamenty państwa prawa, rażąco naruszając konstytucyjną zasadę niedziałania prawa wstecz (*lex retro non agit*) oraz zasadę ochrony praw słusznie nabytych (w formie decyzji administracyjnej). Próba zastosowania nowych, bardziej rygorystycznych wymogów do dokumentów już funkcjonujących w obrocie prawnym to podręcznikowy przykład niedozwolonej retrospekcji.

Propozycja poprawnego przepisu przejściowego:

„Art. 3. Do zezwoleń kategorii IV, wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe. Zezwolenia te zachowują ważność na warunkach w nich określonych przez okres, na jaki zostały wydane.”

Uzasadnienie

I. Naruszenie Konstytucji RP (art. 2)

Zezwolenie kategorii IV jest ostateczną decyzją administracyjną. Przedsiębiorca, uiszczając stosowną opłatę i przechodząc weryfikację, nabywa prawo do realizowania transportu na z góry określonych, jasnych zasadach. Zmiana tych zasad w trakcie ważności dokumentu stanowi bezpośrednie złamanie zasady zaufania obywatela do państwa i stanowionego przez nie prawa.

II. Ochrona praw nabytych i pewność obrotu gospodarczego

Przewoźnicy opierają długoterminowe kontrakty logistyczne na warunkach wynikających z posiadanych zezwoleń. Nagle narzucone dodatkowe obowiązki drastycznie zmieniają koszty, czas realizacji i opłacalność trwających już zleceń. Oznacza to karanie przedsiębiorców za to, że działali legalnie w oparciu o obowiązujące wczoraj prawo.

III. Brak uzasadnienia dla trybu natychmiastowego

W prawie administracyjnym nowe rygory mogą obejmować trwające stosunki prawne wyłącznie w skrajnych przypadkach (np. nagłe, bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa narodowego). W materii zezwoleń transportowych taki stan nie zachodzi. Decyzje wydane w starym reżimie prawnym muszą naturalnie wygasnąć wraz z upływem ich terminu ważności.

IV. Paraliż kontrolny i operacyjny

Nakazanie stosowania nowych wymogów do starych druków zezwoleń wywoła chaos podczas kontroli drogowych. Służby (ITD, KAS) będą miały problem z oceną, które warunki nałożone na starym formularzu obowiązują, a które zostały nadpisane niewidocznym nowym prawem.

Nowe obowiązki wynikające ze znowelizowanego art. 64c ust. 9 powinny mieć zastosowanie wyłącznie do postępowań wszczętych i zezwoleń wydanych po dniu wejścia w życie ustawy nowelizującej.

.....

Łukasz Chwalczuk
prezes zarządu OSPTN