

STANOWISKO
STRONY PRACOWNIKÓW I STRONY PRACODAWCÓW
Zespołu problemowego ds. polityki gospodarczej i rynku pracy
Rady Dialogu Społecznego
z dnia 11 stycznia 2017r.
w sprawie

projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.

Przedmiotowe rozporządzenie określa wyjątki od generalnej zasady zawartej w art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych*, zakładającej że po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

Warto na początku wskazać, że na ponad 417 tysięcy kilometrów dróg w Polsce ok. 5% dróg stanowią drogi krajowe, po których teoretycznie w świetle ustawy powinien móc odbywać się ruch pojazdów o nacisku 11,5t. **W praktyce jednak ich sieć była dotychczas ograniczona do 6 610 km, co stanowi 34% dróg krajowych i zaledwie 1,6% wszystkich polskich dróg.** Na pozostałych drogach obowiązuje ograniczenie do 10 lub 8 ton/oś. Rozporządzenie zwiększa sieć drogową, na której dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku 11,5t o ok. 3 000 km.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę jedynie drogi krajowe oznacza to duży, procentowy wzrost dostępności dróg dla pojazdów normatywnych o nacisku osi pojedynczej 11,5t, niemniej jednak w dalszym stopniu stanowi to znikomą część całej sieci drogowej. Co więcej, taki stan rzeczy powoduje powstanie na mapie Polski licznych białych plam, do których niemożliwy jest zgodny z prawem ruch pojazdów normatywnych. W efekcie dochodzi do zachwiania koncepcji zrównoważonego rozwoju regionalnego kraju.

Należy wskazać, iż każdy współczesny pojazd (zespół pojazdów) załadowany zgodnie z jego (ich) dopuszczalną ładownością wywiera nacisk odpowiadający 11,5 tonowemu naciskowi pojedynczej osi napędowej. **Aby załadować pojazd zgodnie z wymaganiami obecnie obowiązujących polskich przepisów należy natomiast ograniczyć wykorzystanie jego możliwości przewozowych zaledwie do ok. 40÷50%.**

Dlatego też przyjętym w Unii Europejskiej naciskiem na oś pojazdu w ruchu międzynarodowym jest 11,5 tony¹. Państwo członkowskie ma zapewnić możliwość dojazdu załadowanego normatywnie pojazdu do i z miejsca załadunku/rozładunku. Standard 11,5 t został ustanowiony, aby nie generować utrudnień w wymianie towarowej pomiędzy krajami członkowskimi oraz w celu zmniejszenia liczby pojazdów wykorzystywanych do przewozu tego samego wolumenu towarów, co prowadzić ma do:

- poprawy konkurencyjności europejskiej gospodarki przez zmniejszenie kosztów bezpośrednich transportu europejskich towarów;
- zmniejszenia kongestii, zatorów na europejskich drogach;
- ograniczenia emisji spalin, w tym substancji oddziałujących negatywnie na środowisko oraz zwiększających efekt cieplarniany;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Polska jako jedyne państwo członkowskie Unii Europejskiej nie zapewniło możliwości ruchu takich pojazdów w celu odbioru/dostawy ładunków z obiektów położonych na swoim terytorium. Rodzi to poważne konsekwencje gospodarcze, stanowiąc barierę rozwojową polskich przedsiębiorstw, generując znaczące koszty w eksporcie towarów oraz obniżając atrakcyjność inwestycyjną naszego kraju. Problem ten jest odczuwalny niemal przez całą polską gospodarkę narodową, dlatego wymaga podjęcia pilnych działań na szczeblu rządowym. W naszej opinii przedmiotowe rozporządzenie nie rozwiązuje tej kwestii w sposób systemowy, nadal utrzymując ograniczenia nacisku osi 10 i 8 t na prawie połowie dróg krajowych.

Wskazane wyżej ograniczenia mają jednak charakter wirtualny, gdyż stosowanie się do tych ograniczeń spowodowałoby natychmiastowe zatrzymanie wielu segmentów gospodarki narodowej. Jako przykład można tutaj wskazać polskie porty kontenerowe i kolejowe terminale lądowe /ponad 30 terminali/, do których prowadzą drogi o nacisku osi 8 lub 10 ton. Zastosowanie się przez przewoźników do obowiązujących przepisów spowodowałoby natychmiastowe zamknięcie portów kontenerowych oraz wskazanych wyżej terminali, albowiem zespół pojazdów z załadowanym standardowym kontenerem ma nacisk około 11,5t! Podobna sytuacja dotyczy m.in. terminali i baz paliwowych.

Podobny problem dotyczy większości obiektów przemysłowych, handlowych, specjalnych stref ekonomicznych, stacji paliw, placów budowy. Tym samym różnice pomiędzy Polską,

¹ Parametry te określa Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

a innymi krajami Unii Europejskiej w odniesieniu do maksymalnych nacisków na oś na przeważającej części polskiej sieci drogowej mogą negatywnie wpływać na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw. Koszty transportu oraz dostępność infrastruktury są jednym z podstawowych czynników lokalizacji inwestycji, dlatego powinniśmy zabiegać o zniesienie niepotrzebnych ograniczeń w tym zakresie. Brak możliwości rozwojowych i inwestycyjnych ma bardzo negatywne skutki dla rynku pracy.

Trzeba przy tym wskazać, iż towary z miejscem przeznaczenia położonym na terenie Polski ładowane są w innych państwach członkowskich UE zgodnie ze standardem unijnym na nacisk 11,5 t. Rodzi to problem ostatniej mili gdyż, aby dojechać do miejsca przeznaczenia, ładowany w Europie pojazd porusza się na końcowym odcinku swojej trasy 8 i 10 tonowymi drogami z naruszeniem obowiązujących polskich przepisów.

Na marginesie należy dodać, iż nawet gdyby była możliwość ograniczenia ilości ładowanego na pojazd towaru, to żaden obiekt przemysłowy, handlowy lub logistyczny w Polsce lub w Europie nie dysponuje wagą do zmierzenia nacisku osi.

Konsekwencją rozbieżności pomiędzy regulacją prawną a gospodarczą rzeczywistością są sankcje karne nakładane na kierowców i przewoźników.

Nie należy również zapominać, że koszty dostępu do infrastruktury drogowej stanowią dodatkowe obciążenie dla przedsiębiorstw, które ostatecznie są pokrywane przez konsumenta w postaci zwiększonej ceny produktu.

Na kwestię ograniczeń w dostępie do infrastruktury drogowej dla pojazdów normatywnych zwróciła również uwagę Komisja Europejska, stwierdzając że Polska uchybiła zobowiązaniom członkowskim poprzez niepełne wdrożenie Dyrektywy Rady 96/53/WE i kierując sprawę do rozpatrzenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Mając na uwadze powyższe okoliczności i konsekwencje dla gospodarki narodowej, dla rynku pracy oraz dla kierowców i przewoźników, stoimy wspólnie na stanowisku iż:

- 1) w przedmiotowym rozporządzeniu należy wykreślić wszystkie drogi krajowe lub ich odcinki, na których Minister Infrastruktury i Budownictwa zamierza utrzymać ograniczenia nośności dróg, dopuszczając ruch pojazdów o nacisku osi 11,5 t na wszystkich drogach krajowych;
- 2) należy rozpocząć prace nad zmianą ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także o drogach publicznych, w celu wprowadzenia rozwiązań umożliwiających dojazd do obiektu w celu załadunku/rozładunku pojazdu o nacisku osi 11,5 t;

- 3) należy znowelizować pochodzące z 1999 r. rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dróg publicznych tak, aby wszystkie drogi w Polsce budowane były w standardzie umożliwiającym przenoszenie ruchu pojazdów o nacisku 11,5 t na oś.

Spełnienie ww. postulatów usunie jedynie rozbieżność pomiędzy stanem formalno-prawnym a stanem faktycznym, gdzie w rzeczywistości pojazdy 11,5 t od dawna poruszają się po wszystkich polskich drogach. To powoduje, iż przedstawiana przez przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa teza, iż takie rozwiązania mogłyby wygenerować koszty rzędu kilkudziesięciu miliardów złotych jest bezpodstawna.