

**Pan Michał Jaros**  
**Posel na Sejm RP**

**Pan Rafał Weber**  
**Sekretarz Stanu**  
Ministerstwo Infrastruktury

*Szanowny Panie Pośle, Szanowny Panie Ministrze,*

Nawiązując do **interpelacji** Pana Posła Michała Jarosa nr 39667 skierowanej do Ministra Infrastruktury w dniu 7 marca br. „**w sprawie dopuszczenia do ruchu regularnego zestawów ciągnik/cieżarówka z naczepą o długości powyżej 18,75m**”<sup>1</sup> oraz **odpowiedzi na interpelację** udzielonej w dniu 4 kwietnia br. w imieniu Ministra Infrastruktury przez Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury nr DTD-4.054.3.2023<sup>2</sup>, chciałbym w imieniu Związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (TLP) podziękować Panu Posłowi za zainteresowanie się tak istotnym tematem i jednocześnie odnieść się do kwestii poruszonych w ww. oficjalnych dokumentach, a w szczególności w zakresie dotyczącym jednego z pięciu pytań pana Posła, cyt: „*Czy w ciągu ostatnich 7 lat przedstawiciele branży logistycznej zwracali się do rządu z wnioskami o zmianę przepisów w sprawie dopuszczenia do regularnego ruchu dłuższych składów?*”

Dlatego uprzejmie wyjaśniam, że już **od 2015 roku Związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska” konsekwentnie występuje do władz i instytucji państwowych o wszczęcie prac mających na celu wprowadzenia do użytkowania na części polskiej infrastruktury drogowej zespołów pojazdów o długości 25,25 m**. W ramach tych wystąpień zgłosiliśmy pod adresem Ministerstwa Infrastruktury i podległych pod ten resort jednostek szereg konkretnych propozycji, w tym wniosek o przyjęcie przepisów umożliwiających przeprowadzenia w Polsce badań analogicznych do testów drogowych, które miały miejsce w Niemczech w 5-letnim okresie poprzedzającym niemieckie decyzje o dopuszczeniu takich zespołów pojazdów do ruchu. TLP opracowało projekt takich kompleksowych przepisów, przekazując to opracowanie Ministerstwu Infrastruktury w ramach konsultacji społecznych jednego z wielu rządowych projektów nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym.

<sup>1</sup> <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=CPRCPR>

<sup>2</sup> <http://orka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/klucz/ATTCQMGWK/%24FILE/i39667-o1.pdf>

Związek „Transport i Logistyka Polska” podjął także rozmowy z wiodącymi w sprawach drogownictwa polskimi uczelniami, mając na celu utworzenie badawczego konsorcjum. W tych rozmowach zadeklarowaliśmy wobec potencjalnych partnerów nieodpłatny „aport” dla tego projektu w postaci udziału w testach drogowych odpowiednich pojazdów zakupionych przez firmy członkowskie TLP. Niestety ta inicjatywa nie była możliwa do realizacji ze względu na brak zainteresowania tym tematem ze strony Ministerstwa Infrastruktury, w tym brak pozytywnej odpowiedzi resortu na postulat zmiany przepisów w celu umożliwienia przeprowadzenia odpowiednich badań i testów drogowych.

W ww. sprawie ze strony Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska wyszły m.in. następujące pisemne wystąpienia do Ministerstwa Infrastruktury i podległych temu resortowi jednostek:

- pismo TLP z dnia 26 lutego 2015 roku do prof. Janusza Rymszy zastępcy Dyrektora podległo Ministerstwu Infrastruktury Instytutu Badawczego Dróg i Mostów - [https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2023/04/tlp-6-2016\\_janusz\\_rymsza\\_ibdim-1.pdf](https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2023/04/tlp-6-2016_janusz_rymsza_ibdim-1.pdf)
- pismo TLP z dnia 2 listopada 2016 roku adresowane do działającego w imieniu Ministra Infrastruktury Jerzego Szmita Podsekretarza Stanu w Ministerstwie - [https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2023/04/tlp-49-2016\\_mw-1.pdf](https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2023/04/tlp-49-2016_mw-1.pdf)
- pismo TLP z dnia 10 grudnia 2018 roku skierowane do działającego w imieniu Ministra Infrastruktury Marka Chodkiewicza Podsekretarza Stanu w Ministerstwie - <http://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2018/12/pismo-do-mmp.pdf>

Kwestia konieczności dopuszczenia zespołów pojazdów o długości 25,25 metra i rekomendacje ze strony branży były sygnalizowane w raportach przekazywanych przez Transport i Logistyka Polska członkom kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury, w tym m.in.:

- „Rynek pracy kierowców” - raport opracowany w 2016 roku przez PWC na zlecenie i we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (rozdział 10 – Rekomendacje) - [https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2017/03/pwc\\_raport\\_rynek\\_pracy\\_kierowcow.pdf](https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2017/03/pwc_raport_rynek_pracy_kierowcow.pdf)
- „Transport przyszłości - raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030”, opracowany w 2019 roku przez PWC na zlecenie i we współpracy z Transport i Logistyka Polska (rozdział 6.5 Nowe rozwiązania w zakresie przewozu towarów) - <https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/pwc-transport-przyszlosci-web.pdf>
- „Analiza możliwości implementacji LHV w polskiej sieci transportowej” - raport, który powstał w 2019 roku z inicjatywy Grupy Raben we współpracy tej Grupy z Siecią Badawczą Łukasiewicz – Instytutem Logistyki i Magazynowania - <https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2023/04/raport-analiza-mozliwosci-implementacji-lhv-w-polskiej-sieci-transportowej.pdf>

Niezależnie od powyższych pism i raportów przekazywanych do Ministerstwa Infrastruktury, konieczność i potrzeba wdrożenia możliwości używania zespołów pojazdów o długości 25,25 m była wielokrotnie (i jest nadal) sygnalizowana w rozmowach roboczych z przedstawicielami kilku departamentów Ministerstwa Infrastruktury (właściwymi odpowiednio w sprawach transportu drogowego, drogownictwa oraz polityki transportowej) oraz z członkami kierownictwa tego resortu, a także podczas licznych publicznych konferencji, w których udział brali także przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i podległych im jednostek.

Odnosząc się do konkluzji zawartych w udzielonej w imieniu Ministra Infrastruktury odpowiedzi na interpelację, chciałbym zauważyć, iż stwierdzenie „jedynym skutecznym sposobem na umożliwienie wykorzystania potencjału pojazdów typu „Gigaliner” jest wprowadzenie jednolitych w całej UE warunków technicznych dla takich pojazdów” poprzez rewizję Dyrektywy Rady 96/53/WE” nie jest - w naszej ocenie - do końca obiektywne. **Ujednoczenie warunków technicznych ułatwiłoby ruch transgraniczny**, który obecnie odbywa się pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi UE na mocy dwustronnych lub wielostronnych porozumień. Natomiast **brak ujednoczonych warunków nie jest przeszkodą w dopuszczeniu do ruchu krajowego takich pojazdów**, czego dowodzi przykład szeregu państw członkowskich UE, gdzie od lat, zgodnie z obecną dyrektywą, poruszają się zespoły pojazdów dłuższych niż 18,75 m.

Jednocześnie chciałbym poinformować Pana Posła i Pana Ministra, że kwestie ujednoczenia tych norm, a nawet wprowadzenia przepisu gwarantującego obligatoryjny dostęp do europejskiej sieci TEN dla takich zespołów pojazdów, były poruszane podczas spotkań roboczych przedstawicieli TLP z przedstawicielami Dyrekcji Mobilności Komisji Europejskiej oraz europarlamentarzystami. Nasze działania w tym zakresie prowadzimy także poprzez organizację reprezentującą europejskich pracodawców BusinessEurope - partnera społecznego Komisji Europejskiej - gdzie w grupach roboczych ds. transportu uczestniczą przedstawiciele TLP z ramienia Konfederacji Lewiatan. Wypracowane przez tę organizację z naszym udziałem postulaty zostały przekazane Komisji Europejskiej - <https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2023/04/business-europe-paper-divergent-weight-and-dimension-requirements-in-road-freight-transport.pdf>.

Konkludując, **Transport i Logistyka Polska od lat stoi na stanowisku, iż na polskich drogach ekspresowych i autostradach położonych w korytarzach transportowych TEN należy dopuścić do ruchu zespoły pojazdów o długości 25,25 m**. Umożliwiłoby to osiągnięcie szeregu korzyści społeczno-gospodarczych, takich jak zwiększenie efektywności pracy przewozowej między położonymi przy korytarzach TEN centrami logistycznymi (magazyny, huby transportowe, terminale) i zakładami produkcyjnymi. zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, zmniejszenie kongestii, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie negatywnych skutków sytuacji na rynku pracy (brak kierowców), a także podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki narodowej poprzez obniżenie kosztów związanych z wewnętrzną wymianą towarową (transport i dystrybucja).

Aby ostatecznie wyjaśnić nasze stanowisko i odnieść się do kwestii podniesionych w odpowiedzi Ministra Infrastruktury na interpelację poselską, chciałbym w imieniu Transport i Logistyka Polska, oświadczyć że rozumiejąc kwestie ograniczeń w zakresie obowiązujących w Polsce od lat standardów technicznych, i związanych z tymi standardami ograniczeniami w zakresie infrastruktury drogowej, nie występowaliśmy do polskich władz o:

- zwiększanie norm w zakresie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów i ich zespołów do 60 ton,
- wprowadzenie możliwości ruchu zespołów pojazdów o długości 25,25 m na całej polskiej sieci drogowej.

Mam nadzieję, że przedstawione stanowisko daje Państwu pełniejszy wgląd w ten stan rzeczy, do którego odnosi się odpowiedź na interpelację. Liczę także na dalsze zainteresowanie tym tematem Pana Posła, a także na życzliwe i konstruktywne podejście Pana Ministra do problematyki dopuszczenia do ruchu w Polsce zespołów pojazdów o długości 25,25 m.

**Jednocześnie chciałbym poinformować szanownych Panów, że ze względu na fakt, iż stanowisko Ministra Infrastruktury w tej sprawie zostało szeroko omówione w mediach branżowych i ogólnopolskich, pozwalam sobie upublicznić niniejsze wystąpienie.** Mam nadzieję, że w ten sposób zapobiegniemy mylnemu wrażeniu, jakie mogła odnieść opinia publiczna po zapoznaniu się z odpowiedzią na interpelację, o niskim zainteresowaniu tą problematyką ze strony organizacji reprezentujących branżę transportowo-logistyczną.

*Z wyrazami głębokiego szacunku*

*Maciej Wroński*

Prezes

**Transport i Logistyka Polska**