

TSUE dał zielone światło dla ruchu ciężarówek

30 marca 2019

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) dał zielone światło dla ruchu ciężarówek o nacisku na oś 11,5 tony. Teraz przewoźnicy mają prawo korzystać ze wszystkich kategorii dróg w kraju bez konieczności uzyskiwania dodatkowych zezwoleń.

Degradacja nawierzchni drogowej, a także masowe pozwy ze strony właścicieli ciężarowych środków transportu to bynajmniej nie wszystkie następstwa, do jakich może doprowadzić podobna innowacja.

Wyrok TSUE, zapadły w wyniku wniesienia skargi przez Ogólnopolskie Zrzeszenie Przedsiębiorców Transportu Drogowego, spadł jak grom z jasnego nieba: Polska dyskryminowała przewoźników drogowych, którzy do poruszania się normatywnymi pojazdami po części polskich dróg musieli kupować dodatkowe zezwolenia.

Gwoli ścisłości, ustawa o drogach publicznych dopuszcza ruch ciężarówek po drogach określonych kategorii. Po drogach powiatowych i gminnych mogą poruszać się samochody o nacisku do 8 ton, po drogach wojewódzkich – pojazdy o nacisku do 10 ton, a po drogach krajowych – pojazdy o maksymalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony. Żeby nie stwarzać problemów dla przewoźników, wprowadzono specjalne zezwolenia, z którymi ciężarówka miała prawo korzystać z tras z mniejszym naciskiem na nawierzchnię.

Znaleziony przez polskie władze kompromis wydał się TSUE nie dość przekonujący. Wstępując do UE, Polska zobowiązała się dostosować swoją sieć drogową do zalecanych dopuszczalnych nacisków (do 2004 roku maksymalny nacisk w kraju wynosił 10 ton), drogi miały zostać dostosowane do ruchu ciężarówek z obciążeniem 11,5 ton (to standard dla większość 40-tonowych

ciężarówek). Na dany moment, zauważa Rzeczpospolita, ciężarówkom o różnym nacisku na oś udało się udostępnić 54% dróg krajowych, co wynosi 10,5 tys. km (z 19 tys. km). A trasy obliczone na przejazd ciężarówek z naciskiem na oś napędową 11,5 ton stanowią tylko 7% krajowej sieci drogowej, która liczy 420 tys. km. To oczywiście bardzo mało. Żeby dostosować wszystkie krajowe arterie komunikacyjne potrzebne będą środki w wysokości 50 mld złotych. A w przypadku sieci dróg wojewódzkich i niższego szczebla koszty będą wielokrotnie wyższe.

Powstała sytuacja wygląda niejednoznacznie pod kilkoma względami. Dopuszczając do ruchu po niedostosowanych drogach ciężarówki o nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 ton, Polska może wyrządzić poważną szkodę infrastrukturze drogowej. – Zła informacja dla budżetu gmin i powiatów jest taka, że zwiększony ruch 40-tonowych zestawów na ich drogach może powodować większą ich dewastację i konieczność częstych remontów – zauważa w rozmowie z agencją Sputnik Polska redaktor naczelny portalu 4Trucks.pl Michał Bąk. Według niego, przewoźników zapewne cieszy wyrok Trybunału Europejskiego, gdyż kierowcy samochodów ciężarowych będą mogli teraz dojechać pod wskazany adres bez obawy, że mogą łamać przepisy drogowe.

Skutkiem nowych regulacji może być też możliwość omijania dróg płatnych i skracania sobie drogi przez kierowców samochodów ciężarowych. W związku z tym, na drogach gdzie nie było dotąd ciężarówek, mogą się one pojawić w większej ilości, stwarzając dodatkowe utrudnienia w ruchu lokalnym – uważa Michał Bąk. Rozmówca Sputnika stwierdza, że sytuacja w Polsce jest w gruncie rzeczy nietypowa. – Zastanawia fakt, że na Zachodzie Europy społeczności lokalne wymuszają na władzach ograniczenia dla ruchu ciężkich pojazdów, które niszczą drogi i stwarzają zagrożenia związane z bezpieczeństwem ruchu. U nas jednak dopuszcza się taką możliwość, nie bacząc na ekologię, hałas czy też prosty fakt, że niektóre z tych dróg nie są przystosowane do nacisku osi 11,5 ton – wyjaśnia Bąk.

Z kolei dyrektor departamentu transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel, cytowany przez Rzeczpospolitą, patrzy na problem pod innym kątem. Jego zdaniem podyktowana przez wyrok TSUE konieczność rezygnacji z systemu zezwoleń dla ciężarówek doprowadzi do tego, że przewoźnicy będą mogli masowo składać wnioski pozwowe o zwrot zapłaconej wcześniej kary grzywny. Mowa o 1500 złotych w przypadku przejazdu bez zezwolenia drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, a także o 5 tys. złotych, jeśli do naruszenia doszło na drodze krajowej. Wiadomo, że żaden budżet nie potrzebuje takich wydatków.

Sami przewoźnicy także są pełni obaw. Najważniejsza z nich dotyczy tego, czy decyzja TSUE nie doprowadzi do tego, że Ministerstwo Infrastruktury nie tylko zrezygnuje z systemu zezwoleń, ale w ogóle zabroni ciężarówkom wykorzystywać drogi nieprzystosowane do tego czy innego nacisku osi. W najlepszym przypadku zmusi to przewoźników do powiększania swojej floty, w najgorszym – doprowadzi do paraliżu gospodarki.

Jakkolwiek by było, w najbliższym czasie decyzja polskich władz ustosunkowująca się do wyroku TSUE obrośnie w dalsze szczegóły. Tym bardziej, że jak wyjaśniono korespondentowi Sputnika w GITD, „Główny Inspektorat Transportu Drogowego dokona analizy uzasadnienia wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE, a następnie przekaże uwagi do Ministerstwa Infrastruktury”.

Autorstwo: Anna Sanina

Źródło: pl.SputnikNews.com