

## Interpelacja nr 16290

do ministra infrastruktury

### **w sprawie właściwej interpretacji art. 40c ustawy o drogach publicznych oraz wprowadzenia ewentualnych zmian do niej**

Szanowny Panie Ministrze! W związku z interwencją skierowaną do mojego biura poselskiego przez grupę mieszkańców regionu wodzisławsko-rybnickiego, a w szczególności na przykładzie zgłoszenia pana J. M., zwracam się do Pana Ministra z prośbą o właściwą interpretację art. 40c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a w przypadku braku możliwości jego jednoznacznej interpretacji przedłożenia odpowiednich zmian do ww. ustawy i jej nowelizację.

Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego oraz kierowcy samochodów ciężarowych skarżą się na bezwzględne karanie ich za czyny, na które nie mają bezpośredniego wpływu bez względu na fakt, czy właściciel lub kierowca samochodu są winni opisywanego poniżej zaniedbania, czy też nie.

W opisywanych przypadkach w czasie prowadzenia kontroli przez Inspekcję Transportu Drogowego samochodów ciężarowych załadowanych materiałami sypkimi w sytuacjach stwierdzenia nadmiernego nacisku na jedną z osi (przekroczenia nacisku dopuszczalnego) inspektorzy stosują kary w postaci mandatów karnych wobec kierowców, u których stwierdzono takie przekroczenie w każdym przypadku, bez względu na to, czy właściciel lub kierowca samochodu są winni tego zaniedbania, czy też nie. Są karani nawet wówczas, gdy samochód został załadowany zgodnie ze standardami DMC obowiązującymi na drogach, po których się poruszał.

Wiadome jest, że urządzenia znajdujące się na stacjach załadunkowych nie dają kierowcy możliwości jakiegokolwiek kontroli prowadzenia prawidłowego, równomiernego załadunku samochodu ciężarowego. O ile kierowca w przypadku załadunku samochodu materiałami stałymi, np. materiał ułożony na paletach EURO, ma możliwość kontroli równomiernego załadunku, to w przypadku załadunku przez operatora koparki samochodu ciężarowego piaskiem lub innym materiałem sypkim nie ma już takiej kontroli (jedynie mało dokładna kontrola wzrokowa). W konsekwencji kierowca nie posiada też ani technicznych ani innych możliwości kontroli prawidłowości rozmieszczenia ładunku, tak aby samochód był załadowany równo na cztery osie. Konsekwencje niewłaściwego załadunku, na który nie ma wpływu kierowca samochodu ciężarowego, spadają jednak na niego, a nie na prowadzącego załadunek.

Z posiadanych informacji wnioskuję, że w zakładach tego typu nie ma infrastruktury umożliwiającej sprawdzanie właściwego - równego załadunku samochodów ciężarowych przed wyjazdem na drogi publiczne. Niezależnie jednak od tych faktów w każdym przypadku to na właściciela samochodu lub kierowcę jest nakładany obowiązek stosowania tego przepisu wraz z wszelkimi konsekwencjami.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, kieruję do Pana Ministra zapytania:

1. Jak należy właściwie interpretować ww. artykuł ustawy o drogach publicznych?
2. Czy w innych krajach Unii Europejskiej są takie same regulacje prawne w tym zakresie, czy też obowiązują inne przepisy?
3. Czy takie przepisy w polskim systemie prawnym nie powodują dyskryminacji polskich przedsiębiorców?
4. Uwzględniając przedstawione okoliczności, czy widzi Pan możliwość zmiany tych przepisów i skieruje stosowne propozycje do dalszych prac mających na celu precyzyjne i jednoznaczne określenie zakresu odpowiedzialności?

5. Czy w przypadku braku winy kierowcy lub właściciela samochodu ciężarowego Inspekcja Transportu Drogowego może odstąpić od nałożenia mandatu karnego?

6. Czy istnieje możliwość wprowadzenia odpowiednich zapisów do ww. ustawy lub rozporządzenia nakładających obowiązek posiadania przez stacje załadunkowe oraz inne tego typu zakłady urzędów umożliwiających sprawdzanie właściwego załadunku (równomierności załadowania samochodów na wszystkie osie)?

Z wyrazami szacunku

Poseł Adam Gawęda

Warszawa, dnia 7 czerwca 2010 r.