



Gdynia, 2 kwietnia 2021 r.

**Pan
Grzegorz Witkowski
Podsekretarz Stanu**

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-926 Warszawa

Stanowcy Państwa Ministre,

W imieniu Zarządu Rady Interesantów Portu Gdynia, środowiska gospodarczego skupionego wokół Portu Gdynia, zwracamy się z prośbą o podjęcie pilnych działań zmierzających do zmiany uchwalonej 18 grudnia 2020 Ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 54).

Uchwalona nowelizacja zawiera szereg zapisów krzywdzących spółki operatorskie (terminale) działające we wszystkich polskich portach morskich i niesie dla nich poważne skutki finansowe, wynikające z obecnej interpretacji przez Inspekcję Transportu Drogowego przepisów Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.) – dalej „Ustawa - Prawo o ruchu drogowym”.

Zgodnie z treścią przepisu art. 140aa ust. 3 pkt. 3 Ustawy - Prawo o ruchu drogowym, Inspekcja Transportu Drogowego ma możliwość nakładania kar za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 przedmiotowej ustawy lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia, na podmiot wykonujący czynności ładunkowe (np. terminal), jeśli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów lub na podmiot wykonujący inne czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmioty te miały wpływ lub godziły się na powstanie naruszenia.

Nowela została przyjęta bez zasięgnięcia opinii i konsultacji z branżą portową, co obecnie skutkuje interwencjami ze strony Rad Interesantów Portów, Krajowej Izby Gospodarki Morskiej oraz Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, mającymi na celu zmianę zapisów, które mogą prowadzić do znaczącego utrudnienia pracy terminali portowych i przez to obniżenia konkurencyjności polskich portów.

Znowelizowana ustawa nakłada na załadowców znacznie większą odpowiedzialność za weryfikację spełnienia przez obsługiwany środek transportu lądowego przepisów w zakresie dopuszczalnych nacisków na oś pod groźbą dolegliwych kar administracyjnych. Wymusi to poniesienie dodatkowych kosztów na zakup niezbędnej infrastruktury jak i też wydłuży czas obsługi pojazdów w portach, co dodatkowo powiększy bazę kosztów operacyjnych terminali. Jest to istotnym, niespodziewanym obciążeniem dla wszystkich operatorów portowych, na co dzień zmagających się ze skutkami

pandemii COVID-19 i starających się bez względu na koszty zapewnić ciągłość pracy polskich portów morskich.

W chwili obecnej wszystkie terminale portowe korzystają z wag umożliwiających dokonywanie pomiaru całego zestawu samochodowego, co zmniejsza ryzyko wyjazdu przeładowanego pojazdu na drogi publiczne. Wagi te nie są jednak przystosowane do weryfikacji nacisków na oś. Nawet zastosowanie wag przejazdowych nie jest w stanie w pełni zabezpieczyć interesu prawnego załadowcy, szczególnie w przypadku przewozu towarów sypkich lub higroskopijnych. Przykładowo towar sypki ma tendencję do przemieszczania się – przesuwania się na powierzchni danej naczepy (podczas np. hamowania), co może zmienić rozkład nacisków na oś w wyniku procesu transportu.

W chwili obecnej częstą praktyką Inspekcji Transportu Drogowego jest nakładanie kar na załadowców lub spedytorów w sytuacjach, gdy to ewidentnie Przewoźnik świadomie realizuje przewóz z naruszeniem przepisów bez wiedzy i zgody załadowcy lub spedytora. Zupełnie dla nas niezrozumiałą jest przypadkowa nakładanie kar na operatorów portowych np. w sytuacji dokonywania przewozu tzw. zestawami łączonymi, gdy załadowca w porcie dokonał dwóch oddzielnych operacji załadunkowych, zaś przewoźnik już poza terenem załadowcy połączył ciągnik naczepę i przyczepę w jeden zestaw i w ten sposób dalej realizował przewóz. Załadowcy nie są w stanie w żaden sposób ukrócić tego typu praktyk, gdyż nie mają dostępu i uprawnień do weryfikacji listów przewozowych. Są natomiast karani i narażeni na ponoszenie kosztów uciążliwych procedur odwoławczych.

Jako kolejny przykład można wskazać sytuację przyjazdu do portu pojazdu, u którego w trakcie dokonywania ważenia stwierdzono przeważenie osi bądź całego zestawu samochodowego. W takiej sytuacji terminal nie powinien rozładować danego pojazdu, zmuszając w ten sposób załadowcę i/lub przewoźnika do respektowania obowiązujących przepisów. Z drugiej strony, nierozładowanie pojazdu skutkować będzie powrotem danego pojazdu na drogi publiczne i dalszym łamaniem prawa. Stąd terminal portowy, pomimo notyfikowania klientów o przypadkach przekraczania masy całkowitej pojazdów dostarczających towary do portu, dokonuje rozładunku tychże pojazdów. Powyższe nie oznacza przyzwolenia odbiorcy do dalszego łamania prawa przez załadowcę i/lub przewoźnika. Nowelizacja ustawy czyni w takich przypadkach odbiorcę (czyli w tym przypadku terminal portowy) współodpowiedzialnym za wykroczenie drogowe, co w rzeczywistości nie jest zasadne, bowiem odbiorca nie miał wpływu na ilość załadowanego na danym pojeździe towaru, a – rozładowując pojazd - jedynie próbował minimalizować skutki dalszej degradacji dróg.

Ważną kwestią jest też termin wejścia w życie zapisów omawianej ustawy, wynoszący 60 dni od dnia uchwalenia. Mając na uwadze fakt braku w portach wymaganej infrastruktury (wag umożliwiających dokonywanie pomiarów nacisku każdej z osi pojazdu samochodowego), należy zapewnić załadowcom niezbędny czas potrzebny na zorganizowanie finansowania i przeprowadzenie inwestycji oraz przygotowanie procesów operacyjnych (w tym szkoleń pracowników) i systemów rozliczeń z klientami, co zdecydowanie przekracza *vacatio legis* przyjęty w nowelizacji.

Zatem w ocenie Rady Interesantów Portu Gdynia obawy środowisk portowych są w pełni uzasadnione. Rozumiemy główny cel gospodarczy – eliminację konieczności uzyskiwania zezwoleń dla pojazdów o nacisku na oś do 1,5 tony i przesłanki społeczne – chęć ukroczenia nagannych praktyk poruszania się po polskich drogach przeciążonych pojazdami. Jednakże, w imieniu środowiska portowego, apelujemy o dialog celem wypracowania zmian do uchwalonej nowelizacji w sposób



zapewniający poszanowanie dobrych praktyk legislacyjnych i uwzględniający argumentację przedkładaną przez środowisko portowe. Nie chcemy aby zmiany w przepisach, wprowadzane w oderwaniu od szerszego spojrzenia na dany aspekt, wpłynęły negatywnie na polski handel zagraniczny i tranzyt.

W naszej ocenie istnieje takie ryzyko, gdyż podobne obostrzenia w zakresie obowiązku weryfikacji nacisków na oś przez załadowców lub odbiorców – rozumianych w tym przypadku jako terminale portowe w Polsce - nie występują w innych portach Morza Północnego i Bałtyckiego.

Licząc na Pana zrozumienie i wsparcie skutkujące podjęciem stosownych działań pozostajemy do dyspozycji.

Z poważaniem

Piotr Pawłowski
Przewodniczący Zarządu Rady

Jan Jarmakowski
Członek Zarządu Rady

Do wiadomości:

1. Minister Infrastruktury - Pan Andrzej Adamczyk
Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-926 Warszawa
2. Sekretarz Generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej - Pan Rafał Machowiak
Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, ul. Armii Krajowej 24, 81-372 Gdynia
3. Przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki - Pan Marek Tarczyński
Polska Izba Spedycji i Logistyki, ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia
4. Współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego ds. Prowadzenia Dialogu Społecznego w Sektorze Portów Morskich - Pan Adam Żołnowski, ul. Kontenerowa 7, 80-601 Gdańsk
5. Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia - Pan Adam Meller
Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia