

Minister Infrastruktury

Ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Petycja: prośba o modyfikację §14 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31. grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia poprzez usunięcie z niego wymogu dopuszczenia do ruchu przyczepy z hamulcem bezwładnościowym wyłącznie, jeżeli dopuszczalna masa całkowita pojazdu ciągnącego jest nie mniejsza niż 1,33 dopuszczalnej masy przyczepy wyposażonej w taki hamulec i zastąpienia go zapisem kwalifikującej hamulec bezwładnościowy jak każdy hamulec roboczy.

Uzasadnienie:

Wiele aktualnie samochodów osobowych lub dostawczych zarejestrowanych do ruchu w Polsce o dopuszczalnej masie całkowitej (dalej DMC) do 3,5t wyposażonych w hak holowniczy jest homologowanych do ciągnięcia przyczepy o DMC cięższej niż wynikałoby to z podzielenia ich DMC przez przelicznik 1,33, o czym mowa w ww. regulacji. Przykładowo mój samochód posiada DMC 2470kg, a w pozycji O1 dowodu osobistego, zgodnie z homologacją pojazdu i haka, widnieje wartość 2400kg. Oznacza to, że mogę ciągnąć przyczepę o DMC 2400kg, pod warunkiem, że jest ona m.in. wyposażona w hamulec roboczy inny niż bezwładnościowy. W przypadku przyczepy z hamulcem bezwładnościowym, zgodnie z ww. przepisem, wolno mi ciągnąć na polskich drogach przyczepę o DMC nie wyższej niż 1820kg. Ograniczenie to jest moim zdaniem bezzasadne, ponieważ w Europie nie istnieją praktycznie żadne inne rozwiązania techniczne hamulców niż hamulec najazdowy w przyczepach przeznaczonych do ciągnięcia przez pojazdy o DMC do 3,5t. W samochodach takich nie stosuje się ani hamulców hydraulicznych, ani pneumatycznych, a hamulec typu bezwładnościowego jest uznawany jako w pełni skuteczny w innych krajach Unii Europejskiej, gdzie decydujący jest zapis w dowodzie rejestracyjnym wynikający z homologacji samochodu oraz haka.

Przelicznik 1,33 pomiędzy DMC pojazdu ciągnącego i DMC przyczepy ogranicza i stoi w sprzeczności z uprawnieniami do kierowania samochodami kategorii B+E, które daje prawo do poruszania się na drogach zespołem pojazdów o łącznej masie do 7t. W praktyce kierujący samochodem dostawczym o DMC 3,5t, pomimo odpowiedniej homologacji, wg istniejących przepisów nie może poruszać się po drogach z lawetą o DMC 3,5t z hamulcem najazdowym, tylko wolno mu używać lawety o DMC nie wyższej niż 2632kg. Hamulców innych niż najazdowe w lawetach się nie stosuje, zatem utrzymanie w mocy ww. przelicznika uniemożliwia pełne korzystanie z uprawnień nabytych przez posiadanie prawa jazdy kategorii B+E. Nie trudno zauważyć, że w ofercie firm produkujących lawety samochodowe prawie nie ma lawet o DMC poniżej 2632kg, co oznacza, że przelicznik 1,33 nie jest przestrzegany ani przez producentów lawet, ani kierujących, ani nie jest weryfikowany przez Inspekcję Ruchu Drogowego.

Utrzymanie przelicznika 1,33 ogranicza zatem możliwości zarobkowania firm zajmujących się transportem lub korzystających z przyczep o DMC do 3,5 do przewożenia towarów i urządzeń, jak chociażby firmy budowlane. Ponadto, ogranicza również rozwój rynku karawaningowego w Polsce poprzez bezzasadne wprowadzanie ograniczeń co do DMC przyczep kempingowych, które są wyposażone wyłącznie w hamulec najazdowy

Sam hamulec najazdowy spełnia moim zdaniem wymogi zapisane w par. 14. Ust. 1. ww. rozporządzenia. W szczególności zapewnia zmniejszanie prędkości w sposób niezawodny, szybki i skuteczny, niezależnie od prędkości, obciążenia oraz kąta wzniesienia lub spadku jezdni. Intensywność hamowania jest regulowana samoistnie poprzez nacisk przyczepy na główkę haka, a samo hamowanie odbywa się bez użycia rąk łącznie z hamowaniem pojazdu ciągnącego. Poza tym każdy hamulec najazdowy jest wyposażony w linkę zabezpieczającą, która gwarantuje samoistne zaciśnięcie szczepek hamulców przyczepy w przypadku rozłączenia się jej od pojazdu ciągnącego.

Podsumowując utrzymanie przelicznika 1,33 pomiędzy DMC pojazdu ciągnącego, a DMC przyczepy z hamulcem najazdowym jest nie tylko niezrozumiałe, ale również jest sprzeczne z zapisami homologacyjnymi wielu samochodów o DMC do 3,5t, uniemożliwia korzystanie w pełni z uprawnień kategorii B+E, ogranicza możliwości zarobkowania firmom transportującym lub korzystającym z lawet to przewożenia materiałów i urządzeń przyczepami o DMC poniżej 3,5t, ogranicza rozwój rynku karawaningowego, ale przede wszystkim jest nieskuteczne i, jak mogę się domyślać, jest powszechnie nieprzestrzegane.

Zwracam się zatem jak we wstępie o zlikwidowanie przelicznika 1,33 i uznanie hamulca najazdowego jako pełnoprawnego hamulca roboczego w przyczepach o DMC poniżej 3,5t.