

NACISKI OSI I MASY W 2017 ROKU

Niedawno weszły w życie nowe przepisy uwzględniają rozwój motoryzacji i dopuszczalne wartości mas i nacisków dowolnych konfiguracji pojazdów oraz ich osi. Projektodawca postanowił dostosować polskie prawodawstwo do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719.



Jarosław Łabisz
ekspert OCRK

Od początku 2017 roku obowiązują przepisy Działu II Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia dotyczące wymiarów, mas i nacisków osi pojazdu. W znowelizowanym Dziale II znajdziemy parametry pojazdów, które do tej pory nie były określone. Pojawiła się również definicja transportu intermodalnego. Projektodawca nowym aktem dostosował także polskie prawodawstwo do ogłoszonej w dniu 6 maja 2015 r. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719¹. Ustanowiła ona dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. W uzasadnieniu projektowanych zmian, ustawodawca wskazał na zapewnienie właściwej kontroli pojazdów przez Inspekcję Transportu Drogowego i policję oraz ograniczenie dopuszczania przez stacje kontroli pojazdów do ruchu drogowego pojazdów, których masy i naciski nie są określone w dotychczasowym rozporządzeniu.

▼ Dopuszczalny nacisk osi i masy całkowitej

Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia w brzmieniu do 31. grudnia 2016 roku tworzyło w zakresie dopuszczalnych mas i nacisków katalog zamknięty, wymieniając konkretne konfiguracje pojazdów. Powyższe powodowało, że poruszające się po drogach pojazdy nie ujęte w w/w akcie nie miały prawnie określonych dopuszczalnych nacisków osi i masy całkowitej. W nowym brzmieniu rozporządzenia ustawodawca wskazuje na dopuszczalne parametry pojazdów używając określeń „o co najmniej liczbie osi” lub „większej niż liczbie osi”. Zgodnie z nowymi regulacjami, pojazd członowy składający się z 9 osi nie może przekroczyć 40 ton rzeczywistej masy całkowitej. Przed zmianą rozporządzenia pojazd członowy składający się z 9 osi nie miał określonej dopuszczalnej masy całkowitej, gdyż ustawodawca nie przewidział takiej konfiguracji.

▼ Transport intermodalny

Pojawiła się również definicja transportu intermodalnego oraz nowe wartości dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów w nim uczestniczących. Transport intermodalny to transport kombinowany, w rozumieniu Ustawy o transporcie drogowym oraz operacje transportowe obejmujące transport wodny, których częścią jest transport drogowy. Do 31. grudnia 2016 roku ustawodawca wskazywał tylko na jeden przypadek związany z transportem kombinowanym, mianowicie trzyosiowy ciągnik siodłowy i trzyosiowa

naczepa przewożąca 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym, określając dopuszczalną masę całkowitą na 44 tony. Obecnie mamy cztery wartości dopuszczalnej masy całkowitej dla transportu intermodalnego. Dla pojazdów członowych mających 5 lub 6 osi uczestniczących w transporcie intermodalnym, transportujących kontenery lub wymienne nadwozie nie dłuższe niż 45 stóp - odpowiednio 42 i 44 tony. Natomiast w przypadku pojazdu członowego mającego 5 lub 6 osi, uczestniczącego w transporcie intermodalnym oraz przystosowanego technicznie do niego, ustawodawca niezależnie od rodzaju przewożonego ładunku wskazał odpowiednio na 42 i 44 tony. Wskazano również na odstępstwo w zakresie długości oraz wysokości pojazdu członowego, które mogą być przekroczone o 0,15 m dla transportujących kontenery lub wymienne nadwozie nie dłuższe niż 45 stóp. Rozszerzony został katalog przypadków, kiedy to pojazd może mieć szerokość 2,60 m dodając klimatyzowany kontener lub wymienne nadwozie.

▼ Opony Super Single

Nowością w obecnym stanie prawnym są szerokie opony typu Super Single. Trzyosiowy pojazd wyposażony w takie ogumienie na osi napędowej ma podwyższone parametry dopuszczalnej masy całkowitej z 25 na 26 ton. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku nacisku podwójnej osi napędowej, gdzie również zastosowanie Super Single powoduje podwyższenie dopuszczalnego nacisku osi z 18 na 19 ton. Prawodawca rozszerzył również katalog dopuszczalnych wartości nacisków grup osi składających się z liczby większej niż trzy. Dotychczas, szczególnie w przypadku transportów gabarytowych, naczepy o liczbie osi >3 nie były ujęte w rozporządzeniu, a tym samym nacisk osi wielokrotnej naczepy nie był określony. Wynikało to z faktu, że ustawodawca, podobnie jak w przypadku dopuszczalnej masy całkowitej, stworzył katalog zamknięty. W obecnej sytuacji, w przypadku osi wielokrotnej, złożonej z liczby osi większej niż trzy, ustanowiono dopuszczalne wartości dla każdej osi osobno. Są one uzależnione od rozstawu osi i wynoszą 7,8 lub 9 ton. Dlatego też bardzo ważne dla normatywności osi wielokrotnej będzie równomierne rozłożenie ładunku.

To nie wszystkie zmiany, jednak w mojej ocenie najważniejsze, które po wielu latach konsultacji weszły w życie. Nowe przepisy uwzględniają rozwój motoryzacji a także dopuszczalne wartości mas i nacisków dowolnych konfiguracji pojazdów oraz ich osi.

Nowe regulacje dodały konkretów do dotychczas obowiązujących przepisów.



¹Z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej Dyrektywę Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r.