



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.2.2024
Warszawa, 06 marca 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 1375 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, z dnia 13 lutego 2024 r. w sprawie zmiany przepisów dotyczących przyczep autobusowych, przedstawiam następujące stanowisko.

1. Czy Ministerstwo Infrastruktury wprowadzi rozwiązania prawne dla stosowania przyczep autobusowych?

Ad. 1 Zasady przewozu osób określone są w art. 63 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.). Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami zabrania się przewozu osób w przyczepie autobusowej.

Rozwiązanie takie było dawniej dopuszczane na poziomie przepisów krajowych w wielu krajach europejskich, w tym i w Polsce, ale zostało ono wycofane przez praktycznie wszystkie państwa. W przypadku Polski podstawą takiego działania były obawy o bezpieczeństwo w ruchu drogowym wynikające z:

- braku możliwości uzyskania unijnego świadectwa homologacji typu pojazdu dla przyczep autobusowych do przewozu pasażerów, co wynika z braku wymagań na poziomie UE i ONZ w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów przewożonych w przyczepach, przede wszystkim dotyczących wyposażenia wnętrza takich pojazdów, wytrzymałości struktury pojazdów, siedzeń i ich mocowania, pasów bezpieczeństwa i punktów mocowania. Tym samym niemożliwym jest stworzenie jednolitych, powszechnie obowiązujących i gwarantujących bezpieczeństwo przepisów określających warunki techniczne dla takich pojazdów, co z kolei powoduje, że na rynku UE nie ma powszechnie dostępnej oferty takich pojazdów;
- specyfiki eksploatacji takich pojazdów, która nie tylko (jak to zostało zasygnalizowane w interpelacji) wiąże się z utrudnieniami w komunikacji pomiędzy kierowcą a pasażerami przyczepy oraz kontrolowaniu przez kierowcę

sytuacji w przyczepie, ale także z utrudnieniami w kierowaniu pojazdem, wynikającymi z całkowitej długości takiego pojazdu, który zgodnie z obowiązującymi przepisami mógłby osiągać długość 18,75 m (czyli tyle co autobus przegubowy), co samo w sobie może powodować utrudnienia w poruszaniu się po niektórych odcinkach dróg lub ulic. W tym kontekście za nietrafione należy uznać porównanie autobusu z przyczepą z zespołem tramwajowym (dwóch lub trzech wagonów), których długość zgodnie z § 3 ust. 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2011 r. poz. 344)* może wynosić do 65 metrów, co jest podsygnalizowane faktem, że poruszają się one po specjalnie do tego celu wykonanych torowiskach uwzględniających ich geometrię ruchu.

Powyższe czynniki powodują, że rozważając zasadność dopuszczenia takiego rozwiązania uznano, iż interes przewoźnika publicznego polegający na redukcji kosztów świadczenia usług nie może w tym przypadku dominować nad potrzebą zachowania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Należy również podkreślić, że także na poziomie UE, jak i ONZ, nie są podejmowane żadne działania mające na celu ustalenie wymagań technicznych w stosunku do takich pojazdów.

Przytaczany zarówno w tej, jak i wcześniejszych interpelacjach, przykład z Niemiec ma praktycznie charakter precedensu wykorzystania takich pojazdów (około 150) na kilku ściśle określonych trasach, gdzie warunki drogowe pozwalają na ich użycie. Należy jednak podkreślić, że wyprodukowane dla tych potrzeb pojazdy nie posiadają świadectwa homologacji typu i są dopuszczane do ruchu na podstawie przepisów krajowych (dopuszczenie jednostkowe), co wiąże się z wysokimi kosztami pozyskania takich pojazdów.

W związku z powyższym, Ministerstwo Infrastruktury nie uznaje potrzeby zmian w przepisach mających na celu dopuszczenie możliwości przewozu osób w przyczepie autobusowej ciągniętej przez autobus komunikacji miejskiej lub podmiejskiej oraz autobus szkolny.

2. Ile wypadków z udziałem pasażera, polegających na dostaniu się między wagony tramwajowe, wydarzyło się w Polsce w ciągu ostatnich 20 lat?

3. Ile wydarzyło się w ciągu ostatnich 20 lat wypadków w tramwajach, których pośrednią lub bezpośrednią przyczyną był brak komunikacji prowadzącego pojazdem z pasażerami przebywającymi w drugim lub trzecim wagonie?

Ad. 2 i 3 Odpowiadając na pytanie nr 2 i 3 należy stwierdzić, że zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, nie dysponują

statystyką dotyczącą przyczyn wypadków z udziałem tramwajów w żądanym zakresie. Tym niemniej informuję, że do wypadków z udziałem tego typu pojazdów składających się z dwóch oddzielnych wagonów niewątpliwie w przeszłości dochodziło, czego przykładem jest śmierć czteroletniego chłopca w wyniku wypadku (przytrzaśnięcie ostatnimi drzwiami drugiego wagonu tramwaju typu Konstal 105), jaki miał miejsce w dniu 12 sierpnia 2022 r. na ulicy Jagiellońskiej w Warszawie. Trudno jest jednak ocenić, w jakim stopniu przy tym konkretnym zdarzeniu, zawinił brak bezpośredniej komunikacji motorniczego z pasażerami drugiego wagonu, a w jakim inne czynniki. Niewątpliwie jednak sam fakt braku takiej komunikacji miał wpływ na szybkość reakcji motorniczego, a w konsekwencji na tragiczny skutek wypadku.

4. Czy Ministerstwo Infrastruktury dostosuje przepisy o długości trolejbusów do unijnych standardów 24 metrów długości pojazdu?

Ad. 4 Odnosząc się do kwestii możliwości dopuszczenia do ruchu po drogach publicznych pojazdów rodzaju trolejbus o długości 24 m należy wskazać, że pojazdy typu trolejbus nie są objęte unijną procedurą homologacji typu pojazdu. Pojazdy tego typu są dopuszczane do ruchu na podstawie krajowej homologacji typu pojazdu lub uznania przez Dyrektora TDT świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu z państwa członkowskiego UE, w związku z czym nie ma unijnego standardu określającego maksymalną długość takiego pojazdu.

Zgodnie z przepisami krajowymi maksymalną długość trolejbusu ustala się w sposób tożsamy z przyjętą dla autobusów w oparciu o § 2 ust. 1 pkt 6, 7 lub 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz 2022 z późn. zm.) i w zależności od budowy pojazdu wynosi ona odpowiednio: dla trolejbusu przegubowego - 18,75 m, dla trolejbusu o dwóch osiach – 13,5 m a dla trolejbusu o liczbie osi większej niż dwie - 15 m. Takie rozwiązanie powoduje, że pod względem parametrów geometrii drogi lub ulicy eksploatacja trolejbusów może się odbywać na takich samych trasach jak przy użyciu tożsamyh budową i liczbą osi autobusów.

Należy jednak nadmienić, że podobnie jak przy innych rodzajach pojazdów, możliwym jest dopuszczenie do ruchu trolejbusu o zwiększonej długości pod warunkiem, że producent lub właściciel pojazdu uzyska dla takiego pojazdu zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych dla pojazdów (o którym mowa w art. 67 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.)) w zakresie długości pojazdu. Wniosek taki rozpatruje w trybie indywidualnym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, który dokonuje oceny wniosku zarówno pod względem wpływu udzielenia zezwolenia na odstępstwo na zachowanie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (w konkretnym przypadku), jak i społecznej zasadności udzielenia takiego zezwolenia.

Jednocześnie informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury rozpoczęto prace analityczne zmierzające do oceny zasadności wprowadzenia zmian do projektu rozporządzenia o zmianie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2011 r. poz. 344) w celu m. in. uwzględnienia postępu technicznego i technologicznego jaki nastąpił w ciągu ostatnich lat w przedmiotowej kwestii, tak aby w jak najszerszym stopniu możliwe było coraz szersze wykorzystywanie pojazdów bezemisyjnych w komunikacji miejskiej.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Paweł Gancarz
Podsekretarz Stanu