Oświadczenie złożone
przez senatora Kazimierza Kleinę
na 59. posiedzeniu Senatu
w dniu 21 maja 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Do mojego biura senatorskiego zwracają się przedstawiciele branży transportowej, wskazując na potrzebę podjęcia działań legislacyjnych dotyczących dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów ciężarowych wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym. W ocenie przedsiębiorców obecne regulacje coraz częściej nie odpowiadają realiom rynku transportowego oraz wyzwaniom związanym z transformacją energetyczną i logistyczną sektora.

Przedstawiciele branży podkreślają, że polski transport drogowy znajduje się obecnie w szczególnym momencie rozwoju, w którym musi mierzyć się jednocześnie z niedoborem kierowców zawodowych, koniecznością modernizacji i dekarbonizacji floty, postępującą cyfryzacją procesów transportowych oraz zmianami pokoleniowymi w przedsiębiorstwach rodzinnych.

Jak wskazują przedsiębiorcy działający w sektorze transportu płodów rolnych i produktów masowych, obecne limity dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów przestają odpowiadać specyfice przewozów, szczególnie w odniesieniu do ładunków ograniczonych masą, a nie objętością. Problem ten dotyczy m.in. przewozu zbóż, pasz, nawozów, biomasy oraz innych produktów rolno-spożywczych, gdzie każda dodatkowa tona ładowności ma bezpośredni wpływ na efektywność ekonomiczną transportu, dostępność usług przewozowych oraz terminowość realizacji dostaw.

W związku z powyższym branża postuluje dopuszczenie do ruchu krajowego zestawów składających się z trzyosiowego ciągnika siodłowego oraz trzyosiowej naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej 48 t, przy jednoczesnym ograniczeniu tego rozwiązania wyłącznie do pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz pojazdów bezemisyjnych. W opinii wnioskodawców rozwiązanie to miałoby charakter celowanej korekty regulacyjnej, a nie ogólnej liberalizacji przepisów. Zwiększenie DMC byłoby bowiem powiązane zarówno z większą liczbą osi, co pozwala na lepsze rozłożenie nacisków na nawierzchnię dróg, jak i z promowaniem nowoczesnych i bardziej ekologicznych technologii napędowych.

Przedstawiciele branży wskazują również, że podobne rozwiązania funkcjonują już w innych państwach europejskich. Przykładowo Hiszpania podniosła limit do 44 t dla zestawów pięcioosiowych, Czechy dopuszczają zestawy modularne o DMC 48 t, zaś Szwecja rozwija system cięższych zestawów na wyznaczonych trasach. W wielu krajach stosowana jest zasada uzależniająca możliwość przewozu większej masy od odpowiedniego rozłożenia obciążeń na większą liczbę osi oraz poruszania się po przystosowanej infrastrukturze drogowej. Podnoszony jest również argument, że proponowana zmiana nie wymagałaby kosztownego systemu dopłat ze strony państwa. Według przedstawicieli sektora wystarczające byłoby wprowadzenie odpowiednich zmian regulacyjnych oraz wykorzystanie istniejących mechanizmów rejestracyjnych, kontrolnych i telematycznych.

W związku z powyższym zwracam się do pana ministra z następującym pytaniem: czy Ministerstwo Infrastruktury prowadzi obecnie analizy lub prace legislacyjne dotyczące dopuszczenia w krajowym ruchu drogowym zestawów 3+3 o dopuszczalnej masie całkowitej 48 t dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz bezemisyjnych? Jeżeli tak, to na jakim etapie znajdują się te prace oraz w jakim terminie możliwe byłoby przedstawienie konkretnych propozycji legislacyjnych.

Kazimierz Kleina