Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.050.2.2026
Warszawa, 06 sierpnia 2026

Pani
Małgorzata Kidawa- Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na oświadczenie Pana senatora Kazimierza Kleiny złożone na 59. posiedzeniu Senatu w dniu 21 maja 2026 r., znak: BPS/043-59-1542/26, uprzejmie informuję, co następuje:

Obowiązująca w przepisach krajowych maksymalna długość pojazdu członowego wynosi 16,5 m, a w przypadku zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy 18,75 m. Parametry te określają odpowiednio § 2 ust. 1 pkt 4 i 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2024 r. poz. 502). Wartości te są zgodne z zapisami *pkt 1.1 załącznika nr 1 do Dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym* implementowanej do polskiego porządku prawnego ww. rozporządzeniem. Należy zaznaczyć, że harmonizacja przepisów krajowych z przepisami UE w zakresie mas i wymiarów pozwala polskim przewoźnikom wykonywać bez przeszkód usługi transportowe na terenie całej UE.

Przepisy przedmiotowej dyrektywy nie zezwalają na dowolne zwiększanie dopuszczalnej masy całkowitej zespołów pojazdów w ruchu międzynarodowym i nie określają wyższych wartości tego parametru dla zespołów pojazdów o liczbie osi większej niż 5 lub 6 (40 ton w ruchu międzynarodowym i 42 lub 44 tony w ruchu intermodalnym). Przedmiotowe przepisy przewidują również dodatkowe masy w wysokości maks. 1 lub 2 tony dla pojazdów zasilanych odpowiednio paliwem alternatywnym lub bezemisyjnych, co ma

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

zrekompensować utraconą przez nie ładowność ze względu na masę zastosowanej technologii.

Należy również pamiętać, że eksploatacja pojazdów o DMC zwiększonym do wartości ponad 40 ton wiąże się z negatywnymi konsekwencjami nawet pomimo zastosowania większej liczby osi w tych pojazdach. Istotnym czynnikiem negatywnym jest stan infrastruktury drogowej oraz utrudnienia związane z parametrami geometrycznymi elementów infrastruktury drogowej, takich jak: mosty, wiadukty (długość przęseł nawet do 18 m w sytuacji, gdy długość zespołu pojazdów wynosi 16,5 m). Trzeba się bowiem liczyć z przyspieszoną degradacją nawierzchni i infrastruktury drogowej (konstrukcji mostów, wiaduktów itp.). Zjawisko to będzie występować nawet pomimo zmniejszenia nacisku pojedynczej osi na jezdnię (wynikającego ze zwiększenia ich liczby do sześciu). Zagrożenie to jest szczególnie istotne w warunkach naszego kraju, gdzie – jak wskazują dane pozyskane z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów – tylko około 70% sieci publicznych dróg krajowych jest przystosowana do ruchu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej na poziomie 40 ton. Ruch pojazdów o większej dopuszczalnej masie całkowitej, bez drastycznego zwiększenia ich destrukcyjnego wpływu na drogi, jest właściwie możliwy tylko po odcinkach dróg oddanych do użytkowania po 2018 r. W przypadku ok. 25% obiektów na drogach krajowych przejazd pojazdów o masie 40 ton będzie prowadził do skrócenia okresu bezpiecznej eksploatacji takich obiektów infrastrukturalnych. Natomiast w przypadku 6% obiektów infrastruktury znajdujących się na drogach niższych klas przejazd jest w ogóle zabroniony ze względu na ich całkowite niedostosowanie do takich obciążeń. Powoduje to, że każde zwiększenie DMC zespołów pojazdów w transporcie krajowym wiązałoby się z drastycznym podniesieniem kosztów remontów i przebudów dróg i infrastruktury drogowej ponoszonych przez budżet państwa, czyli wszystkich obywateli. Należy również mieć na uwadze fakt wytrzymałości barier ochronnych dróg, które w przypadku pojazdów o wnioskowanej DMC 48 ton nie będą gwarantowały nawet minimalnych standardów bezpieczeństwa. Czynniki te powodują, że eksploatacja pojazdów z podniesioną DMC mogłaby stanowić zagrożenie nie tylko dla trwałości infrastruktury drogowej, ale i dla innych użytkowników dróg.

Uwzględniając powyższe Minister Infrastruktury nie prowadzi i nie planuje podejmować działań legislacyjnych mających na celu powszechne dopuszczenie do ruchu zespołów pojazdów o DMC większej niż to obecnie dopuszczają przepisy krajowe i międzynarodowe

Mając jednak na względzie potrzebę utrzymania konkurencyjności polskiej branży transportu drogowego trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. Projekt został zgłoszony do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UC133 na stronie: https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy---prawo-o-ruchu-drogowym-oraz-o-zmianie-ustawy-o-rzadowym-

funduszu-rozwoju-drog Projekt ustawy jest na etapie przygotowywania do skierowania do uzgodnień międzyresortowych i do konsultacji publiczne. Ze względu na charakter projektu planuje się jego przekazanie na Radę Ministrów pod koniec III kwartału br.

Celem projektowanej ustawy jest umożliwienie Ministrowi Infrastruktury uruchamiania, w drodze wydawanych rozporządzeń, programów pilotażowej eksploatacji na terytorium Polski pojazdów ponadnormatywnych przeznaczonych do przewozu ładunków podzielnych, wykorzystujących nowe rozwiązania techniczne lub koncepcje wykorzystania pojazdów, takich jak EMS lub wydłużone naczepy. Pojazdy te będą się charakteryzowały większymi możliwościami przewozowymi w zakresie kubatury ładunków, np. dzięki wydłużonej długości. W ramach ww. programów pilotażowych planowane jest zaproponowanie preferencyjnych warunków wobec pojazdów bezemisyjnych lub zasilanych paliwami alternatywnymi.

Zgodnie z przyjętymi założeniami przedmiotowe programy pilotażowe będą się odbywać po wyznaczonych trasach/kategoriach pod nadzorem wyznaczonego ustawowo organizatora takich programów (Instytut Badawczy Dróg i Mostów), do którego zadań będzie należał zarówno nadzór nad ich uczestnikami, jak i badanie wpływu pojazdów na stan infrastruktury drogowej, bezpieczeństwo w ruchu drogowym i realne korzyści ekologiczne i ekonomiczne.

W mojej opinii proponowane rozwiązania legislacyjne będą mogły przyczynić się do redukcji kosztów i zwiększenia efektywności usług transportu drogowego. Stworzą też podstawy do praktycznej oceny i szerszego stosowania w przyszłości nowoczesnych oraz bardziej ekonomicznych rozwiązań technologicznych, odpowiadających na rosnące wyzwania sektora transportu.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu