

Do konsultacji publicznych trafił projekt nowelizacji Prawa o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (UC133) przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury. Procedowane przepisy mają umożliwić testowanie w ruchu rzeczywistym pojazdów nienormatywnych przewożących ładunki podzielne, których poruszanie się po polskich drogach jest dziś zabronione.

W praktyce mowa o zestawach EMS, czyli europejskich systemach modułowych, oraz o naczepach o powierzchni ładunkowej wydłużonej o 1,3 metra. Dyrektywa 96/53/WE pozwala dopuścić takie pojazdy na czas określonego okresu próbnego i z tego wyjątku projektodawca korzysta.

Autorzy projektu jako uzasadnienie projektowanych zmian wskazują, że dwa pojazdy typu EMS wykonują pracę trzech standardowych zespołów, co ma zmniejszyć liczbę przejazdów takich pojazdów, obniżyć emisję spalin i złagodzić deficyt kierowców zawodowych. Pojazdy tego typu jeżdżą już w Niemczech, z ograniczeniem masy do 40 ton, i w Czechach, z ograniczeniem do 48 ton. Wydłużone naczepy testowano w Polsce w latach 2009–2011, a przeprowadzone wtedy badania wykazały redukcję kosztów transportu i emisji o ok. 8%.

Zgodnie z projektem programy pilotażowe miałyby ustanawiać minister właściwy do spraw transportu, odrębnym rozporządzeniem dla każdego rodzaju pojazdu. Rozporządzenie określałoby trasy albo kategorie dróg, dopuszczalne masy i wymiary, wymagania wobec pojazdów oraz zakres szkolenia kierowców. Organizatorem i podmiotem nadzorującym przebieg pilotażu miałyby być Instytut Badawczy Dróg i Mostów, do którego zadań należałoby wydawanie zaświadczeń o uczestnictwie, prowadzenie ich rejestru oraz coroczne raportowanie ministrowi o skali wykorzystania pojazdów i wpływie pilotażu na stan dróg. Projekt przewiduje opłatę za każdy pojazd uczestniczący w programie, w maksymalnej wysokości 8 000 zł rocznie, z podziałem wpływów w proporcji: 60% dla organizatora i 40% dla Krajowego Funduszu Drogowego. Zgodnie z uzasadnieniem programy trwałyby co najmniej pięć lat, a przystąpić do nich mogliby wyłącznie przewoźnicy prowadzący działalność od co najmniej pół roku i niekarani w tym okresie za przewozy bez zezwolenia.

Projekt przewiduje również możliwość rozszerzenia wspomnianych tras o odcinki dojazdowe, określane jako „ostatnia mila”. Dojazd z trasy wyznaczonej rozporządzeniem do bazy eksploatacyjnej lub budynku magazynowego, na odcinku nie dłuższym niż 15 km, wymagałby przeprowadzenia na koszt posiadacza obiektu analizy ryzyka oraz zawarcia przez niego umowy z zarządcą drogi. Umowa określałaby maksymalne dopuszczalne natężenie ruchu oraz wysokość rocznych opłat pobieranych od przewoźnika na pokrycie wydatków związanych z przebudową, rozbudową i remontami drogi. Na zarządcę drogi objętej programem projekt nakłada natomiast obowiązek informowania organizatora o planowanych pracach remontowych i modernizacyjnych oraz o zdarzeniach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu, przewidując jednocześnie prawo wystąpienia do organizatora z wnioskiem o ograniczenie liczby wydawanych zaświadczeń albo o wstrzymanie programu na określonych trasach, przy czym rozstrzygnięcie w tym zakresie należałoby do organizatora.

W zakresie zadań organów rejestrujących projekt wprowadza czasową rejestrację pojazdów wchodzących w skład pojazdu nienormatywnego zakwalifikowanego do pilotażu, dokonywaną przez starostę na wniosek właściciela na okres trwania programu, a po jego zakończeniu na okres ważności decyzji ministra dopuszczającej dalszą eksploatację pojazdu. Zakres zezwolenia kategorii V zostałby rozszerzony na zespoły pojazdów złożone z liczby pojazdów większej niż dopuszczalna, co jest konsekwencją wprowadzenia definicji pojazdu modułowego i wózka modułowego.

Od EMS do „ostatniej mili”. Projekt zmian w Prawie o ruchu drogowym

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 16, wrzesień 2026 12:45

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 132

Niezależnie od przepisów o pilotażu projekt rozciąga na drogi krajowe obowiązek zawiadamiania zarządcy o planowanym przejeździe przez most lub wiadukt przez podmiot posiadający zezwolenie kategorii IV - dotychczas obowiązek ten dotyczył wyłącznie dróg innych niż krajowe. Projekt obejmuje także definicją pojazdu używanego do celów specjalnych pojazdy straży gminnych i miejskich.

Projekt zostanie również przekazany do opiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, a zgodnie z jego treścią ustawa miałaby wejść w życie po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia.

Z pełnym brzmieniem projektu można zapoznać się [tutaj](#)