

Data publikacji: 22-07-2026



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
XI KADENCJA**

Warszawa, 8 lipca 2026 r.

Druk nr 799

**Pani
Małgorzata KIDAWA-BŁOŃSKA
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Na podstawie art. 76 ust. 1 Regulaminu Senatu, my niżej podpisani senatorowie wnosimy o podjęcie postępowania w sprawie inicjatywy ustawodawczej dotyczącej projektu ustawy

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Do reprezentowania nas w dalszych pracach nad tym projektem ustawy upoważniamy panią senator Agnieszkę Gorgoń-Komor.

W załączeniu przekazujemy projekt ustawy wraz z uzasadnieniem.

(-) Halina Bieda	(-) Tadeusz Jarmuziewicz
(-) Adam Bodnar	(-) Władysław Komarnicki
(-) Marek Borowski	(-) Ewa Matecka
(-) Ryszard Brejza	(-) Gabriela Morawska-Stanecka
(-) Artur Dunin	(-) Monika Jadwiga Piątkowska
(-) Zygmunt Frankiewicz	(-) Jolanta Piotrowska
(-) Agnieszka Gorgoń-Komor	(-) Adam Szejnfeld
(-) Tomasz Grodzki	(-) Ryszard Świlski
(-) Jolanta Hibner	

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 125, z 2025 r. poz. 820, 1006, 1676, 1734, 1843 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 180) w art. 20 w ust. 3 w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„samochodu osobowego, motocykla, samochodu ciężarowego lub samochodu kempingowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/858, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t:”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej ustawy

Projekt ustawy zmierza do zrównania limitów dozwolonych prędkości samochodów kempingowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, z limitami prędkości obowiązującymi dla pozostałych pojazdów samochodowych o tej samej dopuszczalnej masie całkowitej.

Projekt nie zakłada tworzenia nowych uprawnień ani podwyższania limitów prędkości ponad te, które obowiązują obecnie dla pojazdów samochodowych prowadzonych na podstawie prawa jazdy kategorii B.

Jego celem jest usunięcie niespójności polegającej na tym, że samochody kempingowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, są w aspekcie ograniczeń prędkości traktowane tak samo, jak samochody ważące więcej.

W dotychczasowym stanie prawnym, zgodnie z art. 20 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, prędkość dopuszczalna poza obszarem zabudowanym, z zastrzeżeniem ust. 4 tego przepisu, wynosi w przypadku samochodu osobowego, motocykla lub samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t:

- a) na autostradzie - 140 km/h,
- b) na drodze ekspresowej dwujezdniowej - 120 km/h,
- c) na drodze ekspresowej jednojezdniowej oraz na drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu - 100 km/h,
- d) na pozostałych drogach - 90 km/h.

Prędkość dopuszczalna poza obszarem zabudowanym zespołu pojazdów lub pojazdu niewymienionego w art. 20 ust. 3 pkt 1:

- a) na autostradzie, drodze ekspresowej lub drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu – wynosi 80 km/h,
- b) na pozostałych drogach – wynosi 70 km/h.

Samochody kempingowe są w polskim systemie prawa pojazdami specjalnymi w rozumieniu art. 2 pkt 36 Prawa o ruchu drogowym. W świetle tego przepisu, pojazd specjalny to pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która

powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji.

W konsekwencji samochody kempingowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, jako „pojazdy niewymienione” w katalogu podstawowym określonym w art. 20 ust. 3 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym, podlegają ograniczeniom w zakresie limitu dopuszczalnej prędkości, które ustawa nakłada np. na samochody ciężarowe.

Samochody osobowe o identycznych parametrach technicznych, identycznej dopuszczalnej masie całkowitej oraz tej samej kategorii prawa jazdy, podlegają więc całkowicie odmiennym ograniczeniom prędkości wyłącznie ze względu na rodzaj pojazdu wpisany w dowodzie rejestracyjnym.

Należy podkreślić, że samochody kempingowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t:

- należą do kategorii homologacyjnej M1,
- prowadzone są na podstawie prawa jazdy kategorii B,
- posiadają konstrukcję opartą na tych samych platformach technicznych co pojazdy dostawcze i osobowe,
- korzystają z tej samej infrastruktury drogowej,
- podlegają tym samym zasadom ruchu drogowego co inne pojazdy do 3,5 t.

Analiza rozwiązań obowiązujących w państwach europejskich wskazuje, że samochody kempingowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t są w większości państw traktowane pod względem ograniczeń prędkości analogicznie do innych pojazdów tej samej kategorii wagowej.

Takie rozwiązania funkcjonują między innymi w Austrii, Chorwacji, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Litwie, Luksemburgu, Łotwie, Portugalii, Rumunii, na Węgrzech oraz we Włoszech. W większości analizowanych państw podstawowym kryterium różnicowania dopuszczalnych prędkości jest dopuszczalna masa całkowita pojazdu, a nie jego rekreacyjne przeznaczenie czy też rodzaj pojazdu wpisany w dokumentach rejestracyjnych.

Nawet państwa stosujące bardziej zachowawcze limity dla pojazdów kempingowych traktują je jako odrębną kategorię od pozostałych pojazdów specjalnych.

Współczesne samochody kempingowe znacząco różnią się od konstrukcji funkcjonujących w czasie tworzenia obecnych regulacji. Pojazdy te wyposażane są standardowo w zaawansowane systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego, w tym m.in. systemy ABS, systemy ESP, systemy kontroli trakcji, systemy wspomagania hamowania

awaryjnego, systemy utrzymania pasa ruchu, czy też systemy monitorowania otoczenia pojazdu.

Ponadto większość współczesnych samochodów kempingowych budowana jest na tych samych platformach konstrukcyjnych co pojazdy dostawcze i osobowe dopuszczone obecnie do korzystania z wyższych limitów prędkości.

Proponowana zmiana nie doprowadzi do wprowadzenia nowych kategorii pojazdów ani nowych zasad ruchu drogowego.

Jej skutkiem będzie dostosowanie ograniczeń prędkości do rzeczywistej kategorii wagowej pojazdu oraz jego parametrów technicznych.

Zmniejszenie różnic pomiędzy dopuszczalnymi prędkościami pojazdów o podobnych parametrach technicznych może również pozytywnie wpływać na płynność ruchu na drogach szybkiego ruchu i autostradach.

2. Skutki i wyniki konsultacji

Oczekiwane skutki społeczne, gospodarcze i finansowe oraz wyniki konsultacji zostaną przedstawione w ocenie skutków regulacji. Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi zostaną zamieszczone na senackiej stronie internetowej.

3. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot projektowanej ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.