

## Uzasadnienie

Przedmiotowy projekt ustawy ma na celu umożliwienie prowadzenia prac badawczo-rozwojowych w realnym ruchu drogowym nad pojazdami zbudowanymi w oparciu o nowe rozwiązania techniczne lub koncepcje wykorzystania pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków podzielných. Pojazdy takie ze względu na przekroczenie parametrów w zakresie rozmiarów i mas nie są obecnie dopuszczone do ruchu po drogach w Polsce.

Projektowane przepisy umożliwiające wprowadzanie do ruchu pojazdów nienormatywnych będą dotyczyć tylko wykonywania przez te pojazdy przewozów ładunków podzielných i w żaden sposób nie będą ingerować w istniejący system zezwoleń na ruch pojazdów nienormatywnych wykorzystywanych do przewozu ładunków niepodzielných, regulowany w art. 64 PRD. Przewóz ładunków niepodzielných nadal będzie możliwy tylko na podstawie stosownego zezwolenia odpowiedniej kategorii.

W obecnym stanie prawnym warunki dopuszczenia pojazdu lub zespołu pojazdów do ruchu określają przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej PRD, oraz 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 z późn. zm.), ustanawiając między innymi dopuszczalne wymiary (długość, szerokość, wysokość), masy i naciski osi pojazdu lub zespołu pojazdów.

Oba te akty prawne zawierają przepisy stanowiące implementację przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 96/53/WE 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 (Dz.U.UE.L.1996.235.59), zwanej dalej: „dyrektywą 96/53/WE”, zabraniających dopuszczania do ruchu pojazdów ze względu na przekroczenie warunku dotyczącego długości pojazdu, długości zespołu pojazdu czy też odległość pomiędzy osią sworzni sprzęgającego a końcem naczepy, lub też liczbę pojazdów w zespole pojazdów.

W projektowanej ustawie uwzględnia się jednak to, że zgodnie z ww. dyrektywą, każde państwo członkowskie może zastosować wyjątek zawarty w art. 4 ust. 5, który stanowi, że: „Państwa Członkowskie mogą zezwolić, ażeby pojazdy lub zespoły pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić jednego lub kilku wymagań niniejszej dyrektywy, w czasie określonego okresu próbnego były dopuszczone do wykonywania niektórych operacji transportu lokalnego. Państwa Członkowskie powiadamiają o tym Komisję.”.

Uwzględniając powyższe projektowana ustawa zakłada, że ruch pojazdów nienormatywnych opartych o nowe koncepcje i rozwiązania będzie mógł się odbywać po polskich drogach w ramach programów pilotażowych specjalnie ustalanych w drodze rozporządzeń wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu, dla każdego z rodzajów pojazdów/rozwiązań/koncepcji. Dopuszczenie takich pojazdów w ramach programów pilotażowych pozwoli zbadać wpływ ich zastosowania zarówno na efektywność transportu drogowego, jak i jego modalności względem innych gałęzi transportu. Ocenie będą poddawane także takie aspekty jak: wpływ na infrastrukturę drogową, bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub zmniejszenie emisji szkodliwych gazów (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, czy też cząsteczek stałych PPM), a tym samym wpływ na proces dekarbonizacji transportu drogowego.

Odpowiednio zatem w projekcie zaproponowano zmiany w PRD umożliwiające dopuszczenie do ruchu (rejestrację) pojazdów o wymiarach wykraczających poza te zawarte w dyrektywie 96/53/WE, na potrzeby eksploatacji pilotażowej.

Przykładem pojazdu nienormatywnego przeznaczonego do przewozu ładunków podzielnych, a wykorzystującego nowe koncepcje i rozwiązania, który w chwili obecnej nie może zostać dopuszczony do ruchu na terenie Polski, jest tzw. EMS (od „European Modular System”). Pojazd EMS to pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE. Jednocześnie poszczególne pojazdy silnikowe, przyczepy lub naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I do tej dyrektywy. Do EMS zalicza się m.in. zespoły pojazdów o długości 25,25 m, z możliwością podniesienia dopuszczalnej masy całkowitej (DMC) ponad 40 ton.

W chwili obecnej ruch takich pojazdów w Polsce jest zabroniony ze względu na zawarty w art. 4 ust. 1 dyrektywy 96/53/WE zakaz dopuszczania do normalnego ruchu krajowego pojazdów niespełniających niektórych wymagań załącznika I do dyrektyw 96/53/WE, w szczególności wymagań w zakresie długości zespołu pojazdów, która dla zespołów pojazdów (ciągnik siodłowy + naczepa) jest ograniczona do 16,5 m a dla zespołów pojazdów (samochód ciężarowy + przyczepa) do 18,75 m.

Wprowadzenie EMS w Polsce jest podnoszonym od kilku lat postulatem branży transportu drogowego, która podkreśla, że może to przyczynić się do dużych oszczędności finansowych dla przedsiębiorców transportu drogowego (dwa pojazdy typu EMS wykonują pracę trzech standardowych zespołów pojazdów) i może przyczynić się do zmniejszenia problemu niedoboru kierowców zawodowych. Modularny charakter zestawów EMS oraz zwiększona pojemność przewozowa umożliwiają bardziej efektywną konsolidację ładunków, co w konsekwencji może prowadzić do zmniejszenia liczby przejazdów wykonywanych bez ładunku. Istotny jest również ekologiczny aspekt dopuszczenia do ruchu EMS

w kontekście ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu. Pojazdy tego typu są już dopuszczone do ruchu np. na terenie Niemiec – z ograniczeniem DMC do 40 ton oraz na terenie Czech z ograniczeniem DMC do 48 ton. Dopuszczenie do ruchu drogowego w Polsce EMS wymaga wypracowania kompromisu w zakresie zasad dopuszczenia tych zespołów w kontekście uwzględnienia, z jednej strony, interesów przewoźników, ale również stanu infrastruktury drogowej oraz ograniczenia negatywnego wpływu wprowadzenia EMS na branżę kolejową, która zgłasza w tym obszarze zastrzeżenia.

Innym przykładem pojazdów nienormatywnych, które mogłyby zostać dopuszczone do ruchu w ramach programów pilotażowych po drogach krajowych są naczepy o zwiększonej długości powierzchni ładunkowej do 14,9 m (w miejsce standardowych 13,6 m). Przedmiotowe zwiększenie długości powierzchni ładunkowej jest osiągane poprzez wydłużenie odległości pomiędzy osią sworzni siodłowego urządzenia sprzęgającego a końcem naczepy o 1,3 m. Zgodnie z dotychczas przeprowadzonymi badaniami, pomimo przekroczenia przez taki zespół maksymalnej długości wskazanej w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE (16,5 m), zespół tego typu nadal spełnia wymagania ppkt 1.5 załącznika I do przedmiotowej dyrektywy i jest zdolny do wykonania zakrętu w okręgu o promieniu zewnętrznym 12,50 m oraz promieniu wewnętrznym 5,30 m. Tym samym jest on w stanie uczestniczyć w ruchu drogowym bez potrzeby stosowania zasad zachowania szczególnej ostrożności przy pokonywaniu zakrętów czy skrzyżowań o ruchu okrężnym (rond).

Przewidywane w projekcie ustawy rozwiązanie zakłada, iż czas programów pilotażowych wynosiłby minimum 5 lat i podlegałyby one corocznej ewaluacji. Ewaluacja pozwalałaby na zebranie informacji o rezultatach eksploatacji pilotażowych pojazdów, takich jak redukcja emisji CO<sub>2</sub>, oszczędności paliwowe, czy też zmniejszone zapotrzebowanie na kierowców, ale także ewentualne negatywne aspekty, które mogą się pojawić w trakcie ich użytkowania i które powinny być eliminowane na bieżąco.

Przewiduje się wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu oddzielnych rozporządzeń dla realizacji programów pilotażowych dotyczących różnych pojazdów/rozwiązań/koncepcji (np.: program eksploatacji pilotażowej pojazdów EMS, program eksploatacji pilotażowej wydłużonych naczep itp.), w których każdorazowo zostaną odrębnie określone zarówno możliwe do wykorzystania trasy lub kategorie dróg oraz szczegółowe wymagania i warunki, jakie będą musieli spełniać uczestnicy programu. Ustalenie powyższego będzie wymagało każdorazowo przeprowadzenia przez organizatora programów pilotażowych prac analitycznych mających na celu inwentaryzację dróg pod względem ich przydatności dla danego programu. Tak uzyskane dane będą podstawą do określania w rozporządzeniu wydawanym przez ministra właściwego do spraw transportu szczegółowych warunków danego programu pilotażowego. Rezultatem przeprowadzanych programów pilotażowych mają być informacje i dane uzasadniające ewentualne wystąpienia strony polskiej do właściwej dyrekcji

generalnej Komisji Europejskiej z wnioskami o podejmowanie stosownych prac legislacyjnych mających na celu dopuszczenie przetestowanych i zaaprobowanych jako pożyteczne i bezpieczne rozwiązań dopuszczania pojazdów do ruchu po drogach publicznych w całej Unii Europejskiej.

W przedmiotowym projekcie zawarto również:

- przepisy mające na celu doprecyzowanie art. 67 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym uprawniającego Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do wydawania w drodze indywidualnych decyzji administracyjnych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych dla pojazdów.
- przepisy doprecyzujące i uzupełniające ustawę o nowe definicje związane z transportem ponadnormatywnym i programami pilotażowymi.
- zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie rozszerzenia katalogu dokumentów jakie kierowca winien okazywać służbom uprawnionym do kontroli drogowej o dokumenty poświadczające udział pojazdu nienormatywnego w programie pilotażowym

**W szczególności projekt przewiduje następujące zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym:**

1. W art. 2 PRD dokonano:

- a. zmiany w definicji „pojazdu nienormatywnego” w pkt 35a - wskazane zostanie, że pojazdem nienormatywnym jest również nienormatywny zespół pojazdów złożony z większej liczby pojazdów niż dopuszczona przepisami ustawy. W chwili obecnej zespoły pojazdów takie jak ciągnik siodłowy + naczepa lub samochód ciężarowy + przyczepa nie mogą składać się z liczby pojazdów większej niż dwa. Tymczasem pojazdy nienormatywne takie jak EMS czy też zespoły pojazdów przeznaczone do transportu ładunków niepodzielnych składają się z minimum trzech pojazdów, a często w przypadku transportu ładunków o bardzo dużej masie i długości liczba pojazdów w zespole pojazdów przekracza 4 lub 5.
- b. zmiany w definicji „ładunku niepodzielnego” w pkt 35b - w obecnym kształcie definicja ładunku niepodzielnego wyraża bezwzględny zakaz przewozu pojazdami nienormatywnymi kategorii innej niż kategoria I ładunków w ilości większej niż jedna sztuka, nawet jeżeli są to ładunki lekkie i małe, które nie wpływają na parametry nienormatywne. Obecna definicja ładunku niepodzielnego – w przeciwieństwie do definicji wskazanej Dyrektywie 96/53/WE – w ogóle nie wiąże wymiarów i masy tego ładunku z parametrami środka transportu, co powoduje poważne problemy interpretacyjne. Dyrektywa 96/53/WE określa ładunek

niepodzielny jako „ładunek, który do celów przewozu drogą bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i z powodu ich wymiarów lub ciężaru nie może zostać przewieziony przez jeden pojazd silnikowy, przyczepę, pociąg drogowy lub pojazd przegubowy, który pod każdym względem odpowiada wymaganiom niniejszej dyrektywy”. Zaproponowane w art. 2 pkt 35b PRD określenie ładunku niepodzielnego rozwiązuje te problemy interpretacyjne.

W kontekście przedmiotowego projektu, który w kilku projektowanych przepisach odnosi się do ładunków niepodzielnych i podzielnych, zmiana brzmienia art. 2 pkt 35b wpisuje się w jego zakres.

- c. dodania pkt: 36a, 36aa i 36ab wprowadzających definicje pojazdu modułowego, łabędziej szyi (zgodnie z nazewnictwem z regulaminu ONZ nr 55 określającym procedury homologacyjne dla urządzeń sprzęgających) oraz wózka modułowego. Definicje te określają elementy, z których zbudowane są zespoły pojazdów nienormatywnych przeznaczonych do transportu ładunków niepodzielnych.

Działanie to ma na celu wyjaśnienie sytuacji takich pojazdów, które w świetle obecnie obowiązujących przepisów są częstokroć dopuszczane do ruchu jako konkretne zestawy pojazdów, co wyklucza elastyczne i zgodne z bieżącym zapotrzebowaniem konfigurowanie takich zespołów pojazdów.

- d. zmiany definicji pojazdu używanego do celów specjalnych w pkt 37 poprzez jej rozszerzenie o pojazdy użytkowane przez straże gminne i miejskie. Ma to na celu uregulowanie **sposobu oznakowania pojazdów specjalnych** należących do straży miejskich i gminnych, co jest zgodne z **wnioskiem MSWiA**, dotyczącym potrzeby uwzględnienia w wykazach podmiotów użytkujących pojazdy specjalne straży miejskich i gminnych oraz zmiany delegacji ustawowej tak, aby możliwe było w drodze rozporządzenia ustalenie warunków technicznych dla takich pojazdów.

W przypadku straży gminnych (miejskich), brak uznania używanych przez nie pojazdów za pojazdy używane do celów specjalnych powoduje szereg utrudnień i wątpliwości. Sytuacja w praktyce prowadzi do konieczności technicznego modyfikowania pojazdów w celu dostosowania ich do przewożenia osób, sprzętu specjalistycznego, czy mienia. Należy mieć na uwadze, że straże, oprócz przewozu osób (np. ujętych, nietrzeźwych), transportują również sprzęt specjalistyczny służący do pomiarów zanieczyszczeń, ochrony środowiska, blokowania kół, wyłapywania bezdomnych, chorych zwierząt itp. Tym samym pojazdy straży gminnych (miejskich), poprzez konieczność wyposażenia ich np. w modyfikowane nadwozie, które służy konkretnym celom, nabierają walorów pojazdów używanych do celów

specjalnych, pomimo, że ustawodawca nie uwzględnił ich w kategorii tego typu pojazdów. Istotne pozostaje, że konieczność dostosowywania wyposażenia pojazdów do wykonywanych przez strażę zadań wymaga szczególnej specyfikacji przy ich zakupie, często generując związane z tym koszty. W praktyce uznanie pojazdów służbowych straży gminnych (miejskich) za pojazdy używane do celów specjalnych może korzystnie (w tym transparentnie) wpłynąć na sposób wykonywania zadań ustawowych przez tę formację. Ułatwi to również postępowanie mające na celu wybór podmiotu oferującego pojazdy poprzez poszerzenie kręgu potencjalnych wykonawców, w tym obniży koszty zakupu. Ułatwić również może opracowywanie dokumentacji technicznej opisu przedmiotu zamówienia. Konsekwencją tej zmiany jest nowelizacja art. 66 ust. 1b pkt 1 poprzez uzupełnienie katalogu pojazdów o pojazdy straży gminnych (miejskich): „specjalnego lub używanego do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanego przez Służbę Celno-Skarbową, Centralnego Biura Anty korupcyjnego, Straży Granicznej, straży gminnych (miejskich), Służby Więziennej, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa i jednostek ochrony przeciwpożarowej” oraz uzupełnienie delegacji do wydania przepisów, zamieszczonej w art. 66 ust. 7.

2. W art. 62 dodano ust. 4aa tworzący wyjątek od zasady z art. 62 ust 4 - tym samym możliwe będzie dopuszczenie do ruchu w Polsce pojazdów nienormatywnych przeznaczonych do przewozu ładunków niepodzielnych, składających się z więcej niż dwóch pojazdów, w szczególności pojazdów modułowych, czyli takich, które umożliwią poprzez zestawianie odpowiednich elementów uzyskanie konfiguracji pojazdu najlepiej odpowiadającej pod względem technicznym aktualnym potrzebom przewozowym (odpowiednia długość, szerokość i dopuszczalna masa całkowita przy zachowaniu nacisków na osie gwarantujących jak najmniejszy wpływ na nawierzchnie drogi).
3. Po art. 62 dodano art. 62a, który określa, że w przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia przestrzegania wymagań w zakresie dopuszczalnych mas całkowitych, dopuszczalnych nacisków osi oraz dopuszczalnych szerokości, długości i wysokości pojazdów i zespołów pojazdów, są wartości rzeczywiste tych parametrów stwierdzone w trakcie kontroli przez uprawnione organy, przy czym przepisy te obejmują także pojazdy przewożące drewno.

Jest to zbieżne z przepisami wydanego na podstawie art. 66 ust. 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 z późn. zm.), które w Dziale II ustala m.in. dopuszczalne wymiary, dopuszczalne masy całkowite i dopuszczalne naciski osi pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. Jednocześnie rozporządzenie to (§ 2 ust. 17, § 3 ust. 3 oraz § 5 ust. 4) wskazuje, że w przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawę sprawdzenia odpowiednio: wymiarów zewnętrznych, mas całkowitych i nacisków osi, stanowią wartości rzeczywiste tych parametrów. Przywołane przepisy rozporządzenia nie zawierają żadnych wyjątków i obejmują wszystkie pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym, w tym także pojazdy przewożące drewno. Istniejący w ustawie przepis art. 61 w ust. 15 wskazuje, że przy przewozie drewna jego rzeczywistą masę ustala się jako iloczyn objętości ładunku i normatywnej gęstości ustalonej dla danego gatunku drewna, a w ust. 16 wskazuje delegację do wydania przez ministra właściwego do spraw środowiska i ministra właściwego do spraw gospodarki, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, rozporządzenia określającego gęstość poszczególnych gatunków drewna, mając na uwadze potrzebę ustalenia masy przewożonego drewna w celu uniknięcia przekroczenia nacisków osi pojazdów i ograniczenia ich negatywnego wpływu na stan techniczny dróg. Przywołany przepis art. 61 ust. 15 nie daje podstaw do ustalenia rzeczywistej masy pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym na podstawie pomiarów objętości i gęstości przewożonego drewna, lecz ma na celu prawidłowy załadunek środków transportu masą surowca drzewnego zgodną z obowiązującymi przepisami o warunkach technicznych pojazdów, aby nie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych mas całkowitych i dopuszczalnych nacisków osi pojazdów transportujących po drogach publicznych surowiec drzewny. Należy zwrócić uwagę, że z metrologicznego punktu widzenia wyznaczenie masy ładunku na podstawie jego objętości oraz założonej gęstości jest tzw. pomiarem pośrednim. W praktyce zaś taki sposób wyznaczenia masy ładunku powinien być traktowany jako pomocniczy w warunkach, kiedy zastosowanie metod pomiaru bezpośredniego jest utrudnione. Pomiar taki może więc stanowić narzędzie dla przewoźnika do oszacowania masy przewożonego ładunku, nie może jednak służyć jako podstawa przy wykonywaniu czynności kontrolnych przez uprawnione służby w ramach których potwierdzają one fakt naruszenia przepisów Art. 61 ust. 15 i ust. 16 zostały wdrożone w życie ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2011 r. Nr 222 poz. 1321). W uzasadnieniu wdrażanego projektu tej ustawy (druk nr 4223), w zakresie dodawanych w art. 61 nowych jednostek redakcyjnych dotyczących przewozów drogowych drewna, wskazano: „Wydany akt wykonawczy pozwoli na ustalanie rzeczywistej masy całkowitej przewożonego drewna na podstawie jego objętości określonej przy jego załadunku. Takie rozwiązanie ułatwi przewoźnikom kalkulację możliwości transportowych, jak i właściwe załadowanie pojazdów odpowiednio do parametrów technicznych, tak, aby przedmiotem

wykroczeń popełnianych przez przewoźników nie były przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi. Jednocześnie rozwiązanie to ograniczy negatywny wpływ przewozu drewna pojazdami nienormatywnymi na stan techniczny nawierzchni dróg publicznych, po których przewóz drewna się odbywa”. Ponadto, jeżeli masa przewożonego surowca drzewnego, ustalona w sposób określony w art. 61 ust. 15, nie przekroczy dopuszczalnej ładowności pojazdu, podmiot wykonujący przewóz drogowy nie podlega odpowiedzialności administracyjnej z tytułu jego nienormatywności, ponieważ podlega ona wyłączeniu na podstawie dodanego wówczas także art. 140aa ust. 4 pkt 2, co znalazło swoje odzwierciedlenie w uzasadnieniu do ww. projektu ustawy, zgodnie z którym: „Projektowane przepisy przewidują możliwość niewszczywania postępowania w sprawie nałożenia kary, a wszczęte postępowanie umorzyć w sytuacji, gdy podmiot wykonujący przejazd spełni warunki określone w projektowanym art. 140aa ust. 4 pkt 1 projektowanej ustawy. Nowym rozwiązaniem jest możliwość nienakładania kary pieniężnej w przypadku przekroczenia nacisku osi przez pojazd przewożący drewno lub sypki ładunek w sytuacji, gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu nie przekracza parametrów przewidzianych dla danej drogi oraz mieści się w ramach dopuszczalnej masy całkowitej dla danego pojazdu”. Należy więc przyjąć, że przepisy art. 61 ust. 15 i 16 mają na celu uniknięcie poruszania się po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych w zakresie mas całkowitych i nacisków osi, które realizują przewozy drogowe surowca drzewnego i które mogłyby negatywnie oddziaływać na stan dróg. Pomiar rzeczywistej masy drewna w sposób wskazany w art. 61 ust. 15 stanowi narzędzie do osiągnięcia tego celu. Natomiast podstawą weryfikacji przestrzegania wymagań w zakresie dopuszczalnych mas całkowitych i dopuszczalnych nacisków osi oraz dopuszczalnych wymiarów zewnętrznych pojazdów, w tym tych przewożących drewno, są rzeczywiste wartości tych parametrów ustalone w toku ich bezpośrednich pomiarów.

4. W art. 64c ust. 9 PRD wykreślono sformułowanie: „po drogach innych niż krajowe”. Przedmiotowa zmiana ma na celu rozszerzenie obowiązku zawiadamiania pisemnego przez podmiot posiadający zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV właściwego zarządcy drogi mostu lub wiaduktu o terminie i trasie planowanego przejazdu w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu – o drogi krajowe. Powyższe ma na celu zrównanie uprawnień wszystkich zarządców dróg w zakresie możliwości określenia warunków przejazdu przez konkretny most lub wiadukt lub zgłoszenia sprzeciwu wobec takiego przejazdu. Zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV dotyczy m.in. pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej do 60 ton i może być wydawane na okres 1 miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy po wszystkich drogach publicznych. Natomiast istnieją wiadukty czy mosty, również na drogach krajowych, wybudowane wiele lat wcześniej, które nie są zaprojektowane

do ruchu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej do 60 ton i wówczas zarządca drogi może zgłosić sprzeciw na przejazd takim obiektem. Dzięki tej zmianie zarządca dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie miał możliwość w przypadku takiego wiaduktu czy mostu nieposiadającego nośności do ruchu pojazdów o DMC do 60 ton zgłoszenia sprzeciwu co do przejazdu takim pojazdem. Powyższe umożliwia ochronę infrastruktury drogowej. Przepis w nowym brzmieniu ma dotyczyć wszystkich przewoźników, także tych, którzy uzyskali zezwolenie kategorii IV przed datą wejścia w życie ustawy. Ze względu na fakt, że proponowana zmiana nie wpłynie na zasady występowania o zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii IV ani nie wpłynie na ważność już wydanych zezwoleń, nie ma konieczności określania przepisu przejściowego w tym zakresie.

5. Zmiana brzmienia art. 64d ust. 1 PRD, w którym wskazano, że zezwolenia kategorii V (najwyższej) mogą być wydawane nie tylko w przypadku, kiedy zespół pojazdów ze względu na wymiary, dopuszczalną masę całkowitą lub naciski na osie nie kwalifikuje się do wydania zezwolenia kategorii niższych, ale także wtedy, gdy taki zespół pojazdów składa się z liczby pojazdów większej niż wskazana w art. 62 ust. 4. Ma to na celu bezpośrednie wskazanie, że zespoły pojazdów składające się z większej niż dwa liczby pojazdów są dopuszczane do ruchu tylko w przypadku spełnienia wszystkich przesłanek wydania zezwolenia kategorii V (określonych a art. 64d ust. 2). Zmiana jest konsekwencją wprowadzenia definicji pojazdów modułowych przeznaczonych do przewozu ładunków niepodzielnych oraz wprowadzenia wyjątku od ograniczenia liczby pojazdów w zespole pojazdów. Powyższa zmiana nie wymaga wprowadzania okresów przejściowych.

6. Dodanie art. 64j PRD stanowiącego przepis materialny dopuszczający ruch pojazdów nienormatywnych w sytuacjach innych niż określone w art. 64 ust. 1 pkt 1 i pkt 3 PRD - w ramach ustalonych na podstawie rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu programów pilotażowych i pod warunkiem posiadania zaświadczenia o uczestnictwie pojazdu w danym programie.

W przepisie tym określono także zakaz przewozu pojazdem nienormatywnym uczestniczącym w programie pilotażowym ładunków niepodzielnych, a także towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643) – zwanej dalej „ADR”. Jednocześnie wskazano, że wykonywanie przewozów ładunków niepodzielnych pojazdami nienormatywnymi uczestniczącymi w programie pilotażowym uznaje się za wykonywanie przewozów bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 PRD, lub z naruszeniem zakazu wynikającego z art. 64 ust. 2 PRD,

czego konsekwencją jest nałożenia na przewoźnika określonych dla tych przypadków kar.

W ust. 4 wskazano, że kierowca takiego pojazdu musi wcześniej ukończyć odpowiedni kurs podwyższający jego kwalifikacje w zakresie prowadzenia tego rodzaju pojazdów. Zakres obowiązkowych kursów dla kierowców będzie każdorazowo określany jako element rozporządzenia uruchamiającego dany program pilotażowy. Zakres ten będzie dostosowywany do specyfiki prowadzenia i konstrukcji/budowy pojazdu nienormatywnego, który będzie uczestniczył w konkretnym programie pilotażowym. Szkolenia będą prowadzone przez ośrodki szkolenia, które po zdaniu egzaminu końcowego będą wydawały uczestnikom kursu zaświadczenia o ich ukończeniu. Wzór takiego zaświadczenia zostanie określony w rozporządzeniu uruchamiającym konkretny program pilotażowy. W ust. 5 wskazano, że kierowca pojazdu nienormatywnego biorącego udział w programie pilotażowym jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać podmiotom uprawnionym do prowadzenia kontroli drogowej wypis z zaświadczenia lub zaświadczenie, o udziale w programie pilotażowym. W ust. 6 określono katalog wymaganych od przedsiębiorcy wykonującego przewozy drogowe rzeczy dokumentów, które powinien on przedłożyć Organizatorowi programu pilotażowego, aby uzyskać zaświadczenie o udziale w programie pilotażowym lub wypis z takiego zaświadczenia. W szczególności, poza wnioskiem, którego zawartość określa ust. 7, są to:

- uwierzytelnione kopie zaświadczenia potwierdzającego odbycie wymaganych szkoleń przez kierowców mających wykonywać przewozy w ramach programu pilotażowego
- uwierzytelnione kopie umów pomiędzy posiadaczem miejsca załadunku, rozładunku lub miejsca postojowego a zarządcą lub zarządcami odcinków dróg tzw. ostatniej mili znajdujących się poza obszarem tras wyznaczonych rozporządzeniem

Mając na względzie testowy charakter prowadzonych programów i związane z tym podwyższone ryzyko wystąpienia sytuacji niestandardowych istotnym jest, aby w programie uczestniczyli tylko przedsiębiorcy dający swoim dotychczasowym przebiegiem działalności gwarancję przestrzegania ściśle wyznaczonych zasad prowadzenia programu. Zakłada się, że gwarancję taką dają przedsiębiorcy, którzy w toku swojej dotychczasowej działalności przestrzegali zasady wykonywania przewozów pojazdami nienormatywnymi, a używany w ramach tej działalności pojazdy i zespoły pojazdów nie przekraczały obowiązujących parametrów administracyjnych w zakresie DMC zespołów pojazdów i nacisków na osie. Z tego względu w projektowanym art. 64j ust. 6 pkt 4 zawarto zobowiązanie złożenia przez przedsiębiorcę chcącego przystąpić do udziału w programie oświadczenie pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że w ciągu

ostatnich 6 miesięcy nie były na niego nakładane kary za wykonywanie przewozów drogowych rzeczy bez uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego w drodze decyzji administracyjnej, lub przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny. Oświadczenie zawiera klauzulę następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że w ciągu ostatnich 6 miesięcy nie byłem karany za wykonywanie przewozów drogowych rzeczy bez zezwolenia o którym mowa 64 ust. 1 pkt 1, lub z naruszeniem zakazu, o którym mowa w art. 64 ust. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym”, która zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

W przypadku, gdyby treść oświadczenia była niezgodna ze stanem faktycznym organizator odmawia wydania zaświadczenia lub wypisu z zaświadczenia. Temu samemu celowi służy wprowadzenie wymogu minimum 6-cio miesięcznego „stażu” (do dnia złożenia wniosku) przedsiębiorcy w prowadzeniu działalności z zakresu przewozu drogowego rzeczy.

W art. 64j ust. 6 i 8 PRD określono katalog dokumentów i informacji jakie przedsiębiorca wykonujący przewozy drogowe rzeczy w ramach programu pilotażowego będzie obowiązany przedstawić w celu uzyskania zaświadczenia o udziale w programie, lub wypisu z takiego zaświadczenia. Będą to zarówno dokumenty dotyczące firmy (numer identyfikacyjny REGON adres siedziby itp.), jak i pojazdu (w tym dokumenty homologacyjne lub zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu stanowiące podstawę do ich dopuszczenia do ruchu). Wniosek powinien także zawierać informacje na temat przypuszczalnego stopnia intensywności wykorzystania pojazdów oraz deklarowanych tras. Jednocześnie zastrzeżono, że deklarowane trasy nie mogą wychodzić poza wskazaną w rozporządzeniu regulującym dany program pilotażowy siatkę tras lub kategorie dróg. Jeżeli trasa na odcinku tzw. „ostatniej mili” (czyli dojazdu z drogi kategorii A lub S do miejsca załadunku wyładunku lub bazy przedsiębiorcy transportowego) będzie przebiegać przez drogi zarządzane przez podmioty inne niż GDDKiA (drogi gminne, powiatowe) warunkiem niezbędnym dla uczestnictwa w programie pilotażowym jest zawarcie przez posiadacza miejsca załadunku/rozładunku lub bazy transportowej umowy z zarządcą drogi. Będzie ona musiała regulować wzajemne zobowiązania stron w zakresie umożliwienia przejazdu pojazdów nienormatywnych przez ten odcinek drogi w sposób nie powodujący zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego oraz miejscowych mieszkańców. Informacja o zawarciu takiej umowy powinna także być zawarta w zaświadczeniu o udziale pojazdu w programie pilotażowym.

W art. 64j ust. 9 i 10 przewidziano możliwość rozszerzenia trasy o odcinek tzw. „ostatniej mili” przebiegający po drogach poza trasami wyznaczonymi

w ramach rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu. Decydujący wpływ na odcinki tzw. „ostatniej mili” będą mieli zarządcy poszczególnych odcinków dróg, a pozostających w zarządzie organów samorządowych. Rozszerzenie takie będzie jednak mogło nastąpić tylko w przypadku, kiedy przedsiębiorca wykonujący przewozy drogowe rzeczy w ramach programu pilotażowego przedstawi uwierzytelnioną kopię umowy pomiędzy posiadaczem budynków magazynowych lub innych obiektów, do których lub z których ma realizować usługi transportowe, a zarządcą drogi na odcinku od wyżej wymienionych obiektów do trasy wyznaczonej w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Umowa taka powinna określać wzajemne zobowiązania stron mające na celu utrzymanie w należytym stanie drogi i przynależnej do niej infrastruktury, pomimo jej wykorzystania przez pojazdy ponadnormatywne, oraz roczne opłaty za każdy wykorzystywany pojazd, które zarządca drogi będzie pobierał od przewoźnika w celu pokrycia wydatków związanych z modernizacją i remontami drogi i obiektów infrastruktury drogowej.

7. W nowym art. 64k PRD zawarto delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu do ogłaszania w drodze rozporządzeń programów pilotażowej eksploatacji konkretnych rodzajów pojazdów nienormatywnych.

Przepis ten daje ministrowi właściwemu do spraw transportu możliwość ogłaszania oddzielnych programów pilotażowych, które ze względu choćby na różnice konstrukcyjne poszczególnych rodzajów pojazdów nienormatywnych mogą się od siebie różnić. Przedmiotowe rozporządzenia, wydawane oddzielnie dla każdego z programów pilotażowych, będą także określać:

- zakres szkoleń dla kierowców pojazdów uczestniczących w konkretnym programie pilotażowym,
- konkretne trasy lub też kategorie dróg, na których będzie dopuszczalny ruch pojazdów w ramach danego programu pilotażowego,
- dopuszczalne wartości w zakresie dopuszczalnych mas całkowitych, długości, szerokości i wysokości oraz konfigurację dopuszczanych do ruchu pojazdów nienormatywnych,
- wymagania w zakresie dodatkowego wyposażenia i oznakowania pojazdów nienormatywnych objętych programem pilotażowym,
- zakres informacji, jakie przedsiębiorca wykonujący przewozy drogowe rzeczy w ramach programu pilotażowego jest obowiązany przekazywać organizatorowi,
- wysokość opłaty od każdego pojazdu nienormatywnego objętego programem pilotażowym,

- wykaz rodzajów ładunków zabronionych do przewozu w ramach danego programu pilotażowego,
- czas trwania programu pilotażowego,
- wzory: wniosku o dopuszczenie do udziału w programie pilotażowym dla pojazdu nienormatywnego, jaki przedsiębiorca składa do organizatora, zaświadczeń i wypisów zaświadczeń potwierdzających udział przedsiębiorcy i konkretnego pojazdu w programie pilotażowym oraz wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kierowców.

Wydając takie rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu będzie musiał się kierować potrzebą zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdu oraz bezpieczeństwem innych uczestników ruchu drogowego, a także mieć na uwadze potrzebę możliwe największego ograniczenia negatywnego wpływu pojazdu na środowisko i infrastrukturę drogową oraz unikać negatywnego wpływu dopuszczenia pojazdów na danej trasie na konkurencyjność względem gałęzi transportu gwarantujących mniejszą emisję gazów cieplarnianych.

8. W nowym art. 64l PRD wskazano, że podmiotem odpowiedzialnym za organizację i nadzór nad przebiegiem programów pilotażowych będzie Instytut Badawczy Dróg i Mostów (IBDiM), zwany w ustawie „organizatorem”. Podmiot ten dysponuje największą w kraju wiedzą na temat wpływu: obciążenia, natężenia ruchu oraz parametrów technicznych pojazdów na stan dróg i infrastruktury drogowej, będzie więc w stanie dokonywać rzetelnej oceny wpływu pojazdów dopuszczanych do ruchu w ramach programów pilotażowych na stan dróg. Jednocześnie podmiot ten dysponuje wystarczającą wiedzą i bazą kadrową, aby dokonywać oceny uzyskiwanych efektów w zakresie redukcji szkodliwych emisji gazów takich jak CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> lub pyły PPM na skutek prowadzenia programów pilotażowych. Przepis art. 64l ust. 2 PRD określa zadania organizatora. Będzie do nich należało:

- wydawanie stosownych zaświadczeń o udziale przedsiębiorcy w danym programie pilotażowym i wypisów z zaświadczenia dla konkretnego jego pojazdu, jak również odmawianie ich wydania, w przypadku wystąpienia konkretnych przesłanek określonych w tym przepisie;
- prowadzenie rejestru wydanych zaświadczeń i wypisów zaświadczeń, oraz udostępniania tego rejestru organom Policji, Inspekcja Transportu Drogowego, Straży Granicznej, naczelników organów celno-skarbowych oraz organom właściwym do spraw rejestracji pojazdów, poprzez publikację na stronie internetowej organizatora programów;
- współpracowanie z organami uprawnionymi do kontroli ruchu drogowego w zakresie wykrywania przypadków naruszania warunków

określonych w rozporządzeniach przez pojazdy biorące udział w programach pilotażowych, a także z zarządcami dróg w zakresie identyfikacji przypadków negatywnego wpływu objętych programem pilotażowym pojazdów na stan dróg i infrastruktury drogowej;

- występowania do organów kontroli ruchu o informację na temat ewentualnych kar nakładanych na wnioskującego o udział w programie pilotażowym przedsiębiorcę;
  - raportowania ministrowi właściwemu do spraw transportu danych i informacji z przebiegu programu pilotażowego, m.in. określających skalę wykorzystanie poszczególnych rodzajów pojazdów nienormatywnych, wpływ ich wykorzystania na redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz pyłów, a także ich wpływu na szybkość i stopień degradacji dróg i infrastruktury drogowej. Przedmiotowe raporty mogą też zawierać rekomendacje lub propozycje zmian w programach pilotażowych. Obowiązek przedstawienia raportu powstanie poczynając od dnia 31 stycznia roku następnego od dnia rozpoczęcia programu pilotażowego a ich złożenie będzie wymagane w terminie do końca I kwartału roku następnego.
  - Organizator będzie miał także prawo do dokonania weryfikacji prawdziwości złożonego przez przedsiębiorcę oświadczenia, o którym mowa w art. 64j ust. 6 pkt 4 PRD, przy pomocy informacji uzyskanych od organów uprawnionych do prowadzenia kontroli drogowych.
  - w ramach uruchamiania programu pilotażowego obowiązkiem Organizatora będzie także wykonanie szeregu czynności przygotowawczych, takich jak organizacja jednostki odpowiedzialnej za prowadzenia programu pilotażowego, wyposażenie jej w odpowiednie zabezpieczenie informatyczne oraz diagnostykę wybranych do prowadzenia programów pilotażowych odcinków komponentu drogowego sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz tras dojazdowych typowanych do wykorzystania w konkretnym programie pilotażowym. Diagnostyka taka będzie obejmować przeglądy techniczne obiektów inżynierskich i funkcjonalnych w infrastrukturze drogowej oraz analizę nośności i geometrii tras pod kątem ich przydatności dla programu.
8. W art. 64m PRD określono, że przedsiębiorca wykonujący przewozy drogowe rzeczy w ramach programu pilotażowego będzie obowiązany do ponoszenia opłaty za każdy pojazd nienormatywny wykorzystywany przez niego w tym programie. Opłata ta będzie pobierana corocznie a jej maksymalna wysokość dla jednego pojazdu nie może być wyższa niż 8000 zł. W przypadku kiedy przedsiębiorca będzie przystępował do programu w takcie trwania roku kalendarzowego, wysokość opłaty jaką poniesie będzie proporcjonalnie zmniejszana w zależności od liczby miesięcy, które pozostały do końca roku kalendarzowego. Maksymalną wysokość opłaty

ustalono uwzględniając rozwiązanie przyjęte przy opłacie za wydanie zezwolenia dla pojazdu kategorii IV na okres 24 miesięcy określonej w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2021 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego (Dz.U. poz. 315). Analiza prognozowanych kosztów działalności organizatora programów w zakresie objętym projektem stanowiła powód zwiększenia maksymalnej wysokości opłaty do 8000 zł względem wysokości przyjętej ww. rozporządzeniu.

Jednocześnie określono, że wpływy z tej opłaty będą stanowiły w 60 % przychód IBDiM, a w 40 % przychód Krajowego Funduszu Drogowego. Pozwoli to z jednej strony IBDiM na pokrycie kosztów organizacji programu pilotażowego i prowadzenia nadzoru nad jego realizacją, a z drugiej na pozyskanie środków na dostosowanie przynajmniej niektórych fragmentów dróg lub infrastruktury drogowej (parkingi, ronda itp.) wytypowanych w trakcie trwania programu jako miejsca wymagające modernizacji lub przebudowy. Dowodem wniesienia przez przedsiębiorcę stosownej opłaty będzie wydanie przez organizatora zaświadczenia o uczestnictwie konkretnego pojazdu w programie pilotażowym.

Jednocześnie dla utrzymania stałej wartości przychodów osiąganych przez organizatora programów pilotażowych, które muszą pokrywać bieżące koszty prowadzenia tych programów oraz kwot przekazywanych do Krajowego Funduszu Drogowego przewidziano w projekcie mechanizm waloryzacji zarówno ustalonej w ust. 1 maksymalnej kwoty opłaty, jak i kwoty opłaty ustalonej w rozporządzeniu wydawanym na podstawie delegacji z art. 64k ust. 1 pkt 7. Wysokości tych opłat będą waloryzowane w oparciu o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za okres poprzedniego roku kalendarzowego, określonym w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski". Wysokość tych kwot będzie ogłaszana przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" w terminie nie późniejszym niż do dnia 31 października roku, w którym ogłoszono komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

W przepisie tym określono także inne obowiązki przedsiębiorcy uczestniczącego w konkretnym programie pilotażowym a w szczególności:

- przestrzegania warunków w realizacji jazdy pojazdem objętym programem pilotażowym wynikających z określonych we właściwym rozporządzeniu;
- przekazywania na żądanie organizatora danych i informacji, w tym danych geolokalizacyjnych pojazdu oraz danych z telematyki pojazdu, a w szczególności danych dotyczących masy pojazdu oraz nacisków na osie;

- informowania organizatora o przypadkach naruszenia zasad programu oraz do realizacji zaleceń organizatora mających na celu eliminację zagrożeń dla innych uczestników ruchu drogowego.

W art. 64n PRD wskazano, że organizator programów pilotażowych (IBDiM) wydając na wniosek przedsiębiorcy wykonującego przewozy rzeczy zaświadczenie potwierdzające jego udział w programie pilotażowym oraz wypisy lub wypis dla każdego konkretnego pojazdu biorącego udział w programie pilotażowym nie stosuje przepisów ustawy kodeks postępowania administracyjnego. Rozwiązanie takie wynika z faktu, że Dyrektor Instytutu Badania Dróg i Mostów nie jest organem administracji państwowej bądź samorządowej w związku z czym, nie może podejmować decyzji w trybie właściwym dla KPA. W związku z powyższym decyzje podejmowane przez organizatora w zakresie dopuszczenia do udziału w programie pilotażowym będą oparte wyłącznie na warunkach wskazanych w ustawie i nie będą podlegały zaskarżeniu. Rozwiązanie takie wpłynie pozytywnie na szybkość wydawania decyzji. Szczegółowo określono minimalny zakres informacji, jakie muszą być zawarte w zaświadczeniu lub wypisie z zaświadczenia, przy czym ustalono, że w przypadku wypisu z zaświadczenia organizator będzie posiadał informacje pozwalające na identyfikację konkretnego pojazdu przedsiębiorcy.

W art. 64n ust. 1 sprecyzowano, jakie dane i informacje będzie zawierał prowadzony przez organizatora rejestr wydanych zaświadczeń i wypisów, tj. m.in. daty ich wydania, zawieszenia lub cofnięcia oraz trasy, po których będą wykonywane przejazdy.

Jednym z podstawowych zadań organizatora jest kontrolowanie przestrzegania przez przedsiębiorców biorących udział w programie pilotażowym warunków obowiązujących w danym programie. Organizator programów będzie także obowiązany do współpracy ze służbami kontrolnymi w zakresie wykrywania przypadków naruszania zasad i warunków określonych w ustawie i rozporządzeniach przez pojazdy biorące udział w programach pilotażowych, a także z zarządcami dróg w zakresie identyfikacji przypadków negatywnego wpływu objętych programem pilotażowym pojazdów na stan dróg i infrastruktury drogowej

W art. 64o ust. 1 określono uprawnienie dla organizatora do żądania od przedsiębiorcy uczestniczącego w programie pilotażowym udostępniania informacji/danych na temat geolokalizacji pojazdu oraz mas i nacisków na osie (danych telematycznych) konkretnego pojazdu za okres ostatnich trzech miesięcy. Przewidziano również, że nieudostępnienie żądanych informacji lub udostępnienie danych niekompletnych będzie skutkować zawieszeniem udziału w programie na okres 1 miesiąca.

W art. 64p ust. 1 określono naruszenia warunków programu pilotażowego i nadano organizatorowi uprawnienie do zawieszenia lub cofnięcia zaświadczenia lub wypisu z zaświadczenia o udziale w programie

pilotażowym w przypadku, gdy dojdzie do takich naruszeń. Przykładami takich naruszeń są przejazdy inną trasą albo innym pojazdem lub zespołem pojazdów niż to zostało określone w programie pilotażowym. Zapewni to zachowania bezpieczeństwa wykonywania transportu rzeczy pojazdami w ramach programów pilotażowych.

Przedmiotowe przesłanki będą stanowiły także podstawę dla organu uprawnionego do kontroli do zatrzymania zaświadczenia w przypadku stwierdzenia jednego z powyższych naruszeń (art. 64p ust. 3). Jednocześnie organ kontroli będzie zobowiązany do przekazania w ciągu maksimum 7 dni organizatorowi zatrzymanego zaświadczenia wraz z informacją o przyczynach jego zatrzymania. Informacje te (potwierdzone protokołem z kontroli) stanowią podstawę do pojęcia przez organizatora decyzji o zawieszeniu zaświadczenia na okres trzech miesięcy lub o jego cofnięciu w przypadku, kiedy przedsiębiorca uczestniczący w programie pilotażowym będzie kontynuował wykonywanie przewozów pojazdem nienormatywnym pomimo zawieszenia zaświadczenia. Organizator będzie niezwłocznie powiadamiał przedsiębiorcę, w formie pisemnej, o fakcie zawieszenia lub cofnięcia zaświadczenia dla każdego pojazdu uczestniczącego w programie pilotażowym. W celu uniemożliwienia ponownego przystępowania do programu podmiotów, które nie przestrzegały zasad obowiązujących w ramach danego programu pilotażowego, zabronione będzie wydawanie ponownego wypisu z zaświadczenia dla pojazdu w stosunku do którego cofnięto wypis. Wniesione z tytułu udziału w programie opłaty za wydanie zaświadczenia lub wypisu z zaświadczenia nie podlegają zwrotowi.

9. W art. 64r wprowadzono możliwość ograniczania liczby wydawanych zaświadczeń do wykorzystania określonych tras lub zawieszania trwania programu na niektórych odcinkach tras, kiedy będzie to niezbędne np. dla przeprowadzenia prac remontowych lub naprawczych, zarówno planowanych jak i nie planowanych. W takich przypadkach na wniosek zarządcy drogi organizatora będzie mógł wstrzymać na określony czas, nie dłuższy niż 3 miesiące, realizację programu pilotażowego na konkretnych trasach. O wstrzymaniu ruchu organizator będzie informował uczestników programu pilotażowego za pomocą elektronicznych środków komunikacji oraz poprzez publikacje na swojej stronie internetowej. Jednocześnie na zarządcę drogi objętej programem pilotażowym nałożono obowiązek informowania organizatora programu o planowanych pracach remontowych, modernizacyjnych i przewidywanych związku z tym zmianach w organizacji w ruchu oraz wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Działanie takie ma na celu umożliwienie organizatorowi programów wcześniejsze wydanie zaleceń uczestnikom programu zgodnie z art. 64l ust. 2 pkt 8.
10. W art. 64s PRD uregulowana zostanie sytuacja pojazdów wykorzystywanych w trakcie programu pilotażowego po jego zakończeniu, w przypadku osiągnięcia pozytywnych wyników pilotażu. Program

pilotażowy będzie co do zasady trwał przez określony czas (np. 5 lat) a w zależności od jego rezultatów będzie on mógł być po tym czasie zakończony z rekomendacją wdrożenia zawartych w nim rozwiązań na stałe, zmodyfikowany i przedłużony, lub zakończony. W tym celu minister właściwy do spraw transportu będzie mógł, w drodze decyzji administracyjnej, dopuścić do ruchu taki pojazd po zakończeniu programu pilotażowego pod warunkiem, że będą one eksploatowane z zachowaniem wymogów, jakie musiał spełniać w ramach pilotażu. Warunkiem takiego dopuszczenia będzie m.in. uzyskanie pozytywnej opinii organizatora programu pilotażowego, że przedsiębiorca nie naruszył warunków programu pilotażowego w sposób zagrażający bezpieczeństwu w ruchu drogowym.

Rozwiązanie to uwzględnia, że pojazdy zbudowane według nowych koncepcji lub z wykorzystaniem nowych technologii powstają w niewielkich seriach i generują koszty dla nabywcy, a brak możliwości ich dalszej eksploatacji po zakończeniu programu mogłoby skutkować stratami finansowymi po stronie przedsiębiorców biorących udział w programie pilotażowym, a także ograniczoną zainteresowanie do przystąpienia do niego.

Kontynuacja wykorzystania pojazdów nienormatywnych po zakończeniu trwania programu bez uprzedniego uzyskania właściwej decyzji Ministra właściwego do spraw transportu będzie traktowana jako wykonywanie przewozów pojazdami nienormatywnymi z naruszeniem zasad określonych w art. 64 i podlegać sankcjom.

11. Projekt ustawy doprecyzowuje i poprawia przepisy art. 67 regulujące kwestię wydawania odstępstw od warunków technicznych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego poprzez:

- ograniczenie możliwości wnioskowania i wydania odstępstwa od warunków technicznych przez Dyrektora TDT wyłącznie do warunków określonych w wydanym na podstawie art. 66 ust. 5 rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych dla pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2024 r. poz. 502 z późn. zm.). Nie będzie można wnioskować i uzyskać odstępstwa od warunków technicznych uregulowanych ustawowo, jak np. nadawanie cech identyfikacyjnych pojazdu, które to zadanie zastrzeżone jest ustawowo dla producenta pojazdu oraz właściwego miejscowo starosty.
- wniosek o udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych będzie musiał zawierać wskazanie wszystkich niespełnianych przez pojazd warunków technicznych, co umożliwi pełną ocenę wniosku na podstawie rzeczywistego stanu pojazdu i z

uwzględnieniem jego rzeczywistego wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

- oświadczenie potwierdzając parametry techniczne pojazdu będą mogły być składane przez krajowych przedstawicieli producenta pojazdu, co skróci czas niezbędny na zgromadzenie przez wnioskodawcę wymaganych dokumentów wprowadzona zostanie możliwość składania. W chwili obecnej zgodnie z Kodeksem Postępowania Administracyjnego przedstawiciela producenta powinien mieć imienne upoważnienia do reprezentowania producenta w jednej konkretnej sprawie.
- uszczegółowienie przepisów regulujących katalog dokumentów dołączanych do wniosku o zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu (art. 67 PRD), co wyeliminuje możliwość żądania przy składaniu wniosku nadmiarowych dokumentów, dzięki czemu czas prowadzenia postępowania administracyjnego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego powinien ulec skróceniu. Na przykład świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu będą mogły być wymagane wyłącznie dla pojazdu nowego.
- uregulowano brak możliwości zwrotu kwoty opłaty wniesionej przez wnioskodawcę za wydanie decyzji w sprawie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jeżeli jest ona negatywna. Opłata ta zgodnie z art. 67 ust. 10 PRD stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest przeznaczona na sfinansowanie działań tego organu związanych z oceną zasadności lub braku zasadności do udzielenia odstępstwa od warunków technicznych. Przy czym działania te i nakład pracy z nimi związany są takie same niezależnie od tego czy decyzja będzie pozytywna czy negatywna. Jest to niezbędne doprecyzowanie obecnych przepisów.
- Celem ujednolicenia zasad dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów należących do członków obcych sił zbrojnych, personelu cywilnego i członków rodzin, czy też pojazdów należących do przedstawicielstwa dyplomatycznego zmianie ulega także ust. 6, tak aby z przepisu jasno wynikało, że w obu powyższych przypadkach organem uprawnionym do składania wniosku w imieniu zainteresowanego podmiotu jest odpowiednio Minister Obrony Narodowej lub minister właściwy do spraw zagranicznych. Rozwiązanie takie będzie analogiczne do już stosowanego w przypadku rejestracji pojazdów należących do członków obcych sił zbrojnych, personelu cywilnego i członków rodzin, czy też pojazdów należących do przedstawicielstwa dyplomatycznego, o których mowa w art. 73 ust. 2a i 4.

12. W art. 74 PRD dodano przepisy umożliwiające, na wniosek właściciela pojazdu, czasową rejestrację pojazdu wchodzącego w skład pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 64j ust. 1 PRD. Czasowa rejestracja będzie dotyczyła przypadku:

- pojazdu zakwalifikowanego do uczestnictwa w programie pilotażowym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 64k ust. 1, w celu dopuszczenia do ruchu drogowego na okres trwania programu pilotażowego i na zasadach określonych w tym programie (nowy ust. 2cb)

- o którym mowa w art. 64s ust. 1, w celu dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego na okres ważności wskazany w decyzji administracyjnej ministra właściwego do spraw transportu (nowy ust. 2cc)

Czasowej rejestracji przedmiotowych pojazdów nienormatywnych będzie dokonywał organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania właściciela pojazdu.

W przypadku pojazdu czasowo zarejestrowanego na podstawie powyższych przepisów organ rejestrujący będzie wprowadzał termin kolejnego badania technicznego pojazdu do centralnej ewidencji pojazdów.

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490 z późn. zm.).

Zmiana zapewni spójność przepisów dotyczących dokumentów jakie podczas wykonywania przewozu drogowego rzeczy kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli. W tym celu w art. 2 projektu dokonano zmian w art. 87 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym poprzez dodanie lit m i n, w których wskazano na obowiązek posiadania i okazywania odpowiednio zaświadczenia/wypisu z zaświadczenia o udziale w programie pilotażowym lub decyzji wydanej na podstawie art. 64s ust. 1 nowelizowanej w art. 1 ustawy. Dokumenty te będą potwierdzały prawo do poruszania się pojazdem nienormatywnym bez posiadania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub bez naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 64 ust. 2 tej ustawy.

Projekt przewiduje też wprowadzenie przepisów przejściowych:

1. Umożliwienie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego dokończenia postępowań administracyjnych o zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów, które zostały wszczęte, ale nie zostały zakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy zgodnie z dotychczasowymi przepisami. (przepis przejściowy art. 5 projektu ustawy).
2. W art. 4 projektu uregulowana zostanie kwestia jednorazowej dotacji celowej z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji przez organizatora programów pilotażowych zadań określonych w art. 64l ust. 5 PRD. Dotacja

ta pozwoli na pokrycie kosztów działalności organizatora w pierwszym roku trwania programu pilotażowego, wynikających z potrzeby podjęcia przez IBDiM działań w ramach etapu przygotowawczego (przed pilotażowym) takich jak:

- a) diagnostykę odcinków dróg należących do komponentu sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz tras dojazdowych (wyznaczonych jako trasy do eksploatacji w ramach programu pilotażowego), obejmującą m.in. analizę nośności nawierzchni i geometrii tras, przeglądy techniczne obiektów inżynierskich i funkcjonalnych,
- b) zakup i wdrożenie aplikacji do monitorowania pojazdów uczestniczących w pilotażu z modułem analitycznym,
- c) utworzenie jednostki organizacyjnej odpowiedzialnej za przygotowanie pilotażu, w tym zatrudnienie i przeszkolenie personelu oraz wyposażenie stanowisk pracy.

Przewiduje się, że dotacja celowa w 2027 roku przyznana celem realizacji celów, o których mowa powyżej wyniesie 3 067 225 zł.

Realizacja samych programów pilotażowych nie będzie powodowała negatywnych skutków finansowych dla budżetu państwa, gdyż będzie w całości finansowana z opłat wnoszonych przez przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe rzeczy pojazdami nienormatywnymi.

3. Zachowanie w mocy dotychczasowych przepisów wykonawczych określających warunki techniczne pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych wymienionych w tym przepisie podmiotów - do czasu wydania nowego rozporządzenia uwzględniającego także pojazdy wykorzystywane przez straże gminne/miejskie, ale nie dłużej niż przez 18 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy (przepis przejściowy art. 6 projektu ustawy).

W art. 7 określono czas wejścia w życie ustawy wynoszący 6 miesięcy. Długi okres *vacatio legis* ma związek z potrzebą podjęcia przez IBDiM prac przygotowawczych polegających na dokonaniu weryfikacji stanu technicznego dróg pod kątem możliwości prowadzenia na nich konkretnych programów pilotażowych jeszcze przed rozpoczęciem prac legislacyjnych nad rozporządzeniami uruchamiającymi programy pilotażowe. Wiedza uzyskana w wyniku tej weryfikacji zostanie wykorzystana w trakcie określania wykazu tras/dróg w przedmiotowych rozporządzeniach wykonawczych. Wyjątkiem od tej zasady jest przepis art. 1 pkt 4 oraz art. 3 ustawy, które wchodzi w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W myśl przepisów § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania

opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa zawiera przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.). W związku z czym zostanie poddana notyfikacji.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz.936) projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania projektu do uzgodnień z członkami Rady Ministrów

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa projekt zostanie udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy, z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie wpływa na działalność mikro-, małych, średnich i dużych przedsiębiorców. Ewentualne skutki finansowe dla przedsiębiorców mogą generować dopiero przyszłe rozporządzenia wydane na podstawie delegacji ustawowej z projektowanego art. 64k ust. 1, pod warunkiem, że minister właściwy do spraw transportu podejmie decyzję o uruchomieniu któregoś z programów pilotażowych. Dodatkowe informacje w tym zakresie zostały zawarte w pkt 7 OSR.