

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury – ministerstwo wiodące Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec - Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego tel. 226301240, e-mail: olga.tworek@mi.gov.pl Jakub Makowski – Naczelnik Wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, tel. 226301297, e-mail: Jakub.Makowski@mi.gov.pl	Data sporządzenia 04.08.2026 Źródło: art. 4 ust. 5 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) Nr w wykazie prac UC 133
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W obecnym brzmieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 z późn. zm.), dalej: PRD, brak jest przepisów umożliwiających ministrowi właściwemu do spraw transportu dopuszczanie do ruchu pojazdów zbudowanych w oparciu o nowe technologie lub koncepcje, które **nie spełniają wymagań w zakresie mas lub wymiarów** wskazanych w dyrektywie 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* lub rozporządzeniu 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.). Tym samym nie jest możliwa w Polsce praktyczna weryfikacja nowych konstrukcji i technologii mogących mieć pozytywny wpływ zarówno na opłacalność transportu drogowego, jak i na proces jego dekarbonizacji. W chwili obecnej pojazdy niespełniające wymagań przedmiotowej dyrektywy w zakresie długości mogą być dopuszczone tylko do przewozu ładunków niepodzielnych na podstawie zezwoleń właściwej kategorii wydawanych w oparciu o przepisy art. 64 ust. 1 pkt 1 PRD.

Przykładem takich pojazdów nienormatywnych służących do przewozu ładunków podzielnych które mogłyby być „testowane” w ramach planowanych programów pilotażowych są pojazdy typu EMS (tzw. europejskie systemy modułowe) lub naczepy o wydłużonej o 1,3 m powierzchni ładunkowej.

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 pomóc rozwiązać problem niedoboru kierowców zawodowych. Istotny jest również ekologiczny aspekt dopuszczenia do ruchu EMS w kontekście ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego (z uwagi m.in. na zmniejszenie liczby operacji transportowych). Pojazdy tego typu są już dopuszczone do ruchu np. na terytorium Niemiec – z ograniczeniem DMC do 40 ton oraz na terytorium Czech z ograniczeniem DMC do 48 ton.

Ponadto obecne regulacje krajowe nie przewidują także możliwości dopuszczenia do ruchu naczep o zwiększonej objętości przestrzeni ładunkowej poprzez ich wydłużenie o 1,3 m. Próbną eksploatacja takich naczep w Polsce miała miejsce w latach 2009 – 2011 r., (jednostką prowadzącą program badawczy był Instytut Transportu Samochodowego) i wykazała, że ich użycie redukuje o około 8 % koszty transportu oraz emisje gazów cieplarnianych wytworzonych dla przewozu takiego samego ładunku. Naczepy tego rodzaju są też wykorzystywane na terenie Niemiec.

Konieczne jest uwzględnienie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym zespołów pojazdów nienormatywnych przeznaczonych do transportu ładunków niepodzielnych, 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. Sytuacja ta wynika po części z braku w przepisach krajowych definicji, które określałyby elementy, z których mogą być zbudowane zespoły pojazdów nienormatywnych przeznaczonych do transportu ładunków niepodzielnych.

Inną kwestią wymagającą uregulowania w PRD jest kwestia efektywnego nadzoru przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) nad wpływem przejazdu pojazdów wykonujących przewozy ładunków ponadnormatywnych posiadających zezwolenia

kategorii IV na stan techniczny infrastruktury drogowej znajdującej się w jej zarządzie (mosty, wiadukty). Obecne przepisy przewidywały obowiązek informowania o tym przez przewoźnika i możliwość wyłączenia takich obiektów z dostępu dla pojazdów nienormatywnych poruszających na podstawie zezwolenia kat. IV tylko w przypadku dróg będących w zarządzie powiatów/starostw, a nie było możliwości analogicznego działania ze strony GDDKiA. Tymczasem także na sieci dróg zarządzanych przez GDDKiA znajdują się obiekty które ze względu na swoją budowę, stan techniczny lub stopień wyeksploatowania powinny być wyłączone z możliwości korzystania przez pojazdy o podniesionym DMC.

Ponadto doprecyzowania i poprawy wymagają przepisy art. 67 regulujące kwestię wydawania odstępstw od warunków technicznych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, co wynika m.in. z kilku lat praktyki Dyrektora TDT w rozpatrywaniu wniosków w tych sprawach, m.in. w zakresie zwrotu opłaty za rozpatrzenie wniosku o odstępstwo oraz zakresu warunków technicznych podlegających odstępstwu.

W ramach ustawy dokonane zostaną także zmiany w przepisach regulujących katalog dokumentów dołączanych do wniosku o zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych dla pojazdu, co wyeliminuje możliwość żądania przy składaniu wniosku nadmiarowych dokumentów, dzięki czemu czas prowadzenia postępowania administracyjnego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego powinien ulec skróceniu. Temu samemu celowi będzie służyło umożliwienie składania oświadczeń o parametrach technicznych pojazdu krajowym przedstawicielom zagranicznych producentów pojazdów

Ponadto uregulowanie wymaga **sposób oznakowania pojazdów specjalnych** należących do straży miejskich i gminnych, co jest zgodne z **wnioskiem MSWiA** zawartym w piśmie MSWiA DPP-WASiPP.028.21.2025, 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 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.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

Przedmiotowy projekt przewiduje, że ruch określonych pojazdów nienormatywnych opartych o nowe koncepcje i rozwiązania, które nie mogą spełnić jednego lub kilku wymagań dyrektywy 96/53/WE, będzie mógł się odbywać po polskich drogach w ramach programów pilotażowych specjalnie ustalanych w drodze rozporządzeń wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu, mających na celu przeprowadzenie prac badawczych nad zwiększeniem efektywności transportu i redukcji emisji gazów cieplarnianych. Celem takich programów pilotażowych będzie zbadanie wpływu zastosowania takich pojazdów zarówno na efektywność transportu drogowego, emisyjność, jak i jego modalność względem innych gałęzi transportu. Programy te będą organizowane i nadzorowane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów (IBDiM) jako podmiot wyznaczony ustawą z racji jego kompetencji w zakresie wpływu transportu towarów na stan dróg i infrastruktury drogowej. W ramach prowadzonego programu pilotażowego ocenie będą poddawane także takie aspekty, jak wpływ na infrastrukturę drogową czy też bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ponadto rozporządzenie takie będzie określać wymagania co do kwalifikacji i stażu kierowcy przedmiotowych pojazdów oraz obowiązki sprawozdawcze przedsiębiorcy wynikające z programu badawczego.

W celu uregulowania pojęcia pojazdu nienormatywnego planuje się dokonać doprecyzowującej zmiany w art. 2 pkt 35a, co ma na celu wskazanie, że zespół pojazdów nienormatywnych może się składać z większej liczby pojazdów niż jest to określone w przepisach ustawy w przypadku pojazdów normatywnych. Jednocześnie w nowych art. 2 pkt: 36a, 36aa i 36ab wprowadzono definicje pojazdu modułowego, łą�ędziej szyi, oraz wózka modułowego stanowiących 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.

Na sieci dróg krajowych istnieje szereg obiektów infrastruktury drogowej takich jak wiadukty czy mosty, wybudowane wiele lat wcześniej, które nie są zaprojektowane do ruchu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej do 60 ton. Z tego też powodu ruch pojazdów poruszających się na podstawie zezwolenia IV kategorii (o DMC do 60 ton) po tych obiektach wiąże się z przyspieszoną ich degradacją i potrzebą prowadzenia kosztownych prac remontowych, dlatego też każdy przypadek ruchu takich pojazdów po tych obiektach powinien być odpowiednio wcześniej zgłoszony w celu umożliwienia przez zarządcę obiektu możliwości jego realizacji. Obecne przepisy przewidywały obowiązek informowania przez przewoźnika i możliwość wyłączenia takich obiektów z dostępu dla pojazdów nienormatywnych poruszających na podstawie zezwolenia kat. IV tylko w przypadku dróg będących w zarządzie powiatów/starostw, nie było niestety możliwości analogicznego działania ze strony GDDKiA - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Dzięki zmianie zarządcy dróg krajowych - GDDKiA będzie posiadał informację o planowanym przejeździe przez taki obiekt i miał możliwość zgłoszenia sprzeciwu powyższe umożliwia ochronę infrastruktury drogowej.

Likwidacja luki prawnej uniemożliwiającej Strażom Miejskim użytkowania pojazdów specjalnych i wskazanie, że pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne zawarte w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz Ministra Sprawiedliwości, podpisywanym w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej oraz Straży Miejskich i Gminnych.

W zakresie doprecyzowania przepisów art. 67 regulujących kwestię wydawania odstępstw od warunków technicznych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zaproponowane zostanie m.in.:

- 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.). Ma to na celu uściślenie, że wniosek o odstępstwo od warunków technicznych nie może dotyczyć obszaru warunków uregulowanych ustawowo jak np. nadawanie cech identyfikacyjnych pojazdu, które to zadanie zastrzeżone jest ustawowo dla producenta pojazdu oraz starosty właściwego miejscowo.
- 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. Umożliwi to Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego ocenę wniosku na podstawie rzeczywistego stanu pojazdu i z uwzględnieniem jego rzeczywistego wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.
- oświadczenie potwierdzające parametry techniczne pojazdu będą mogły być składane przez krajowych przedstawicieli producenta pojazdu, co skróci czas niezbędny na zgromadzenie przez wnioskodawcę wymaganych dokumentów.
- 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.
- uregulowanie braku możliwości zwrotu kwoty opłaty wniesionej przez wnioskodawcę za wydanie decyzji w sprawie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jeżeli jest ona negatywna. Potrzeba taka wynika z faktu umieszczenia w obecnym brzmieniu przepisu źle sformułowanego przepisu art. 67 ust. 3, który sugeruje, że opłata pobierana jest tylko w przypadku wydania pozytywnej decyzji. Tymczasem opłata ta zgodnie z art. 67 ust. 10 PRD stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest przeznaczona na sfinansowanie działań tego organu związanych oceną zasadności wydania decyzji, przy czym treść decyzji (pozytywna, negatywna) lub też odmowa jej wydania (pozostawienie wniosku bez rozpoznania) nie wpływa na poziom poniesionych przez organ wydatków.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Mając na uwadze zakres zaproponowanej w projekcie regulacji i art. 4 ust. 5 dyrektywy 96/53/WE który stanowi, że pojazdy lub zespoły pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie spełniają wymagań w zakresie mas lub wymiarów wskazanych w tej dyrektywie mogą być dopuszczone do ruchu tylko w czasie określonego okresu próbnego, to osiągnięcie powyższego celu projektu nie jest możliwe za pomocą innych środków niż przedmiotowa zmiana legislacyjna.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Poszczególne państwa członkowskie posiadają własne krajowe rozwiązania ustanawiania okresów próbnej eksploatacji pojazdów niespełniających wymagań w zakresie mas i wymiarów ze względu na zastosowaną nową technologię lub koncepcję użycia. Dla przykładu pojazdy EMS są dopuszczone do ruchu na terenie Niemiec – z ograniczeniem DMC do 40 ton na trasach wskazanych z dokładnością do numeru posesji oraz na terenie Czech z ograniczeniem DMC do 48 ton po sieci dróg najwyższej klasy. Tego rodzaju pojazdy zostały również dopuszczone do ruchu w Belgii z DMC zespołu pojazdów 60 ton na określonych odcinkach dróg. W przypadku wydłużonych o 1,38 m naczip to są one dopuszczone do ruchu na terenie Niemiec na drogach krajowych.

Kwestie zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych dla pojazdów nie są zharmonizowane na poziomie UE. Każde z państw członkowskich przyjęło swój system udzielania takich zezwoleń (przy czym należy pamiętać, że w niektórych państwach systemy te nie

są scentralizowane np. Niemcy) i ustanowiły swoje przesłanki determinujące możliwość udzielenia takiego zezwolenia.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy realizujący transport drogowy rzeczy (liczba wydanych, ważnych uprawnień)	93 373	MI/GITD	Bezpośrednie, możliwość udziału w programach pilotażowych
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	Bezpośrednie – w ramach badań i wydawania świadectwa homologacji typu UE
Podmiot organizujący i nadzorujący w imieniu Ministra Infrastruktury przebieg programu pilotażowego (Instytut Badawczy Dróg i Mostów)	1	IBDiM	Bezpośrednie – wykonywanie zadań związanych z realizacją założeń programu pilotażowego
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	1	GDDKiA	Bezpośrednie – wpływ na stan dróg i infrastruktury drogowej, realizacja zadań związanych z jej modernizacją pod potrzeby programów.
Inspekcja Transportu Drogowego	817 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów	GITD	Bezpośrednie – sprawdzenie wymaganych warunków technicznych podczas kontroli na drodze
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej, mających prawo dokonania kontroli	KGP	Bezpośrednie – sprawdzenie wymaganych warunków technicznych podczas kontroli na drodze
starostowie	379	GUS	Zadania związane z dopuszczeniem do ruchu pojazdów nienormatywnych realizowane w wydziałach komunikacji właściwych miejscowo starostw.
Zarządcy dróg: wojewódzkich, powiatowych i gminnych	2810	MSWiA	Bezpośrednie – wpływ na stan dróg i infrastruktury drogowej, na drogach tzw. „ostatniej mili”
Producenci pojazdów	56	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie – możliwość podjęcia produkcji pojazdów zgodnych z testowanymi w ramach programów pilotażowych koncepcji i w oparciu o nowe technologie.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania. Termin na zgłoszenie uwag wynosi 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych i opiniowania. W odniesieniu do Rady Dialogu Społecznego, organizacji pracodawców oraz związków zawodowych termin na zgłaszanie uwag wyniesie 30 dni. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych

Projekt zostanie przesłany do konsultacji środowisk reprezentujących producentów pojazdów w Polsce oraz branżę przewozów drogowych:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego info@gitd.gov.pl
2. Transportowy Dozór Techniczny info@tdt.gov.pl
3. Instytut Transportu Samochodowego info@its.waw.pl

4. Instytut Badawczy Dróg i Mostów ibdim@ibdim.edu.pl
5. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad kontakt@gddkia.gov.pl
6. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o. bosmal@bosmal.com.pl
7. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji instytut@pimot.lukasiewicz.gov.pl
8. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Poznański Instytut Technologiczny office@pit.lukasiewicz.gov.pl
9. Instytut Technologiczno - Przyrodniczy Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach, w tym Laboratorium Badawcze - Oddział Kłudzienko itp@itp.edu.pl
10. itepkcludz@itp.edu.pl
11. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o. badania@pimb.com.pl
12. Politechnika Świętokrzyska - Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej i Laboratorium Techniki Światłowej rozowicz@tu.kielce.pl
g.slon@tu.kielce.pl z.barwicki@tu.kielce.pl
13. AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna - Laboratorium Badań Szkła infolinia.techniczna@auto-land.pl
14. Laboratorium Badań Pojazdów Sp. z o.o. lab@homologacia.com
15. TUV Rheinland Polska Sp. z o.o. post@pl.tuv.com
16. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. biuro@cebapoj.pl
17. SYLKOM Sp. z o.o. biuro@syikom.pl
18. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o. kontakt@oinbas.pl
19. CARTEST Sp. z o.o. cartest@cartest.pl
20. Agencja Ubezpieczeniowa „WENECJA” Ewa Gawlik piotr.temblowski@op.pl
21. Centrum Techniki Okrętowej S.A. dn@cto.gda.pl
22. Sychta Laboratorium Sp. j. biuro@sychta.eu
23. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie - Wydział Techniki Morskiej i Transportu - Laboratorium Badań Cech Pożarowych Materiałów lbcpm@zut.edu.pl [wtmit@zut.edu.pl](mailto:wtnit@zut.edu.pl)
24. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu biuro@obr-stomil.pl
25. Dekra Polska Sp. z o.o. info@dekra.pl kontakt.pl@dekra.com
26. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych biuro@sdcn.pl
27. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji osswk@um.poznan.pl
28. Stowarzyszenie dla Powiatu dlapowiatu@gmail.com
29. Instytut Rozwoju Miast i Regionów sekretariat@irmir.pl
30. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów biuro@piskp.pl
31. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych biuro@osds.org.pl
32. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów biuro@wsskp.pl
33. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego info@ponadnormatywni.pl
34. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji pigtsis@pigtsis.pl
35. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych biuro@pigmiur.pl
36. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych sekretariat@zmpd.pl
37. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego igtl@igtl.pl
38. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej sekretariat@stm.org.pl
39. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich ksiegowosc@simp.pl

40. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych biuro@autoconsulting.com.pl
41. Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT, w tym Centrum Certyfikacji Rzecznawców Samochodowych rzecznawcv@rzecznawcy.com.pl
42. Tuvpol Sp. z o. o. Europejskie Centrum Certyfikacji Rzecznawców i Specjalistów Techniki Samochodowej centrum@tvvp.pl
43. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP) Warszawa warszawa@sitkrp.org.pl
44. Centrum Certyfikacji Motoryzacji PLMOT Sp. z o.o. kontakt@ccmplmot.pl
45. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR) anna.iesionek@caar.pl
46. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej sekretariat@pracodawcyrp.pl
47. Federacja Przedsiębiorców Polskich biuro@federaciaprzedsiebiorcow.pl
48. Organizacja Pracodawców Rada Przedsiębiorców biuro@radaprzedsiebiorcow.org
49. Polskie Towarzystwo Gospodarcze biuro@iptg.pl
50. Pracodawcy Transportu Publicznego biuro@pzptp.pl
51. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych biuro@moveo.org.pl
52. Polska Izba Motoryzacji sekretariat@pim.org.pl
53. Polska Izba Ubezpieczeń office@piu.org.pl
54. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ufg@ufg.pl
55. Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych pbuk@pbuk.pl
56. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. pwppw@pwppw.pl
57. Stowarzyszenie Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych sekretarz@s-dgsa.pl
58. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych mail: opzz@opzz.org.pl
59. Forum Związków Zawodowych -mail: biuro@fzz.org.pl
60. Rada Dialogu Społecznego mail: rds@cpsdialog.gov.pl
61. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców mail: biuro@zpp.net.pl
62. Związek Rzemiosła Polskiego mail: zrp@zrp.pl
63. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80” mail: solidarnosc80@onet.pl
64. Federacja Przedsiębiorców Polskich mail: biuro@federaciaprzedsiebiorcow.pl
65. Pracodawcy RP mail: sekretariat@pracodawcyrp.pl
66. Komisja Krajowa NSZZ "Solidarność" mail: legislacia@solidarnosc.org.pl
67. Konfederacja Lewiatan mail: recepia@konfederacialewiatan.pl
68. Business Centre Club mail: instytut@bcc.org.pl
69. Komisja Krajowa NSZZ "Solidarność" mail: legislacia@solidarnosc.org.pl
70. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów mail: biuro@zpskp.pl
71. Związek Powiatów Polskich e-mail: biuro@zpp.pl
72. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego mail: michal.wekiera@pzpm.org.pl
73. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego e-mail: biuro@ozptd.pl
74. Związek Pracodawców Motoryzacji mail: biuro@zpm.org.pl
75. Polski Związek Motorowy Zarząd Główny oraz Centrum Certyfikacji Rzecznawców mail: sekretariat@pzm.pl
76. Koalicja na Rzecz Autogazu - Związek Pracodawców mail: biuro@knra.pl
77. Polska Organizacja Gazu Płynnego - Związek Pracodawców mail: biuro@pogp.pl

78. Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska mail: info@tlp.org.pl
 79. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych mail: biuro@zwmotoryzacja.pl
 80. Unia Metropolii Polskich e-mail: biuro@metropolie.pl
 81. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów mail: biuro@zpskp.org.pl
 82. Związek Dealerów Samochodów mail: biuro@zds.org.pl
 83. Fundacja Eksperckie Centrum Motoryzacji mail: biuro@ecm.org.pl
 84. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy "Solidarność", mail: przew@solidarnosc.org.pl
 85. Rada Działalności Pożytku Publicznego mail: sekretariat.rdpp@kprm.gov.pl

Projekt zostanie wysłany do opiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.
 Wyniki konsultacji opisane zostaną w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	4,93	5,06	5,18	5,30	5,43	5,56	5,69	5,82	5,95	6,10	6,25	61,27
Krajowy Fundusz Drogowy)	1,97	2,02	2,07	2,12	2,18	2,23	2,28	2,33	2,38	2,44	2,50	24,52
Budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
600 pojazdów	1, 97	2,02	2,07	2, 12	2, 18	2, 23	2, 28	2,33	2, 38	2, 44	2, 50	24,52
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie) () Instytut Badawczy Dróg i Mostów:	2,96	3,04	3,11	3,18	3,25	3,33	3,41	3,49	3,57	3,66	3,75	36,75
600 pojazdów	2,96	3,04	3,11	3,18	3,25	3,33	3,41	3,49	3,57	3,66	3,75	36,75
Wydatki ogółem	5,37	2,36	2,42	2,48	2,54	2,60	2,66	2,72	2,78	2,85	2,92	31,70
budżet państwa	3,07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie) Instytut Badawczy Dróg i Mostów:	2,30	2,36	2,42	2,48	2,54	2,60	2,66	2,72	2,78	2,85	2,92	28,63
600 pojazdów	2,30	2,36	2,42	2,48	2,54	2,60	2,66	2,72	2,78	2,85	2,92	28,63
Saldo ogółem	-0,44	2,70	2,76	2,82	2,89	2,96	3,03	3,10	3,17	3,25	3,33	29,57

[illegible]

Skalę zatrudnienia, osób obsługujących program z ramienia organizatora zarówno na etapie przygotowawczym, jak i w okresie obsługi programu, określono na podstawie analizy pracochłonności zadań przypisanych organizatorowi programu pilotażowego. Ustalony poziom wynagrodzeń odpowiada obowiązującym w Instytucie Badawczym Dróg i Mostów stawkom wynagrodzenia, co zapewnia zgodność z wewnętrznymi zasadami kalkulacji kosztów oraz odzwierciedla rzeczywisty nakład pracy niezbędny do realizacji powierzonych zadań

Ze względu na potrzebę finansowania ewentualnych inwestycji w infrastrukturę drogową lub drogi (np. miejsca postojowe dla wydłużonych pojazdów) mogących umożliwić udostępnienie konkretnych tras dla pojazdów nienormatywnych objętych programami pilotażowymi, założono, że 40 % opłat wnoszonych przez przedsiębiorców biorących udział w programach pilotażowych będzie kierowane do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). Podział w takim stosunku uznano za optymalny ze względu na większe bieżące zaangażowanie podmiotu wyznaczonego jako organizator programów pilotażowych. Szczegółowe informacje na temat kosztów realizacji programu przez organizatora przedstawiono w opracowanym przez IBDiM w załączniku do OSR.

Podane w powyższej tabeli kwoty dochodów zostały określone dokumentem pn. „Wytoczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw - Aktualizacja – lipiec 2025 r.”

W takim wypadku roczny przychód organizatora programów pilotażowych wyniesie 2 880 000 zł a przychód Krajowego Funduszu Drogowego 1 920 000 zł. Jednocześnie roczny koszt funkcjonowania Organizatora programu pilotażowego wyniesie 2 234 875 zł; szczegółowe zestawienie kosztów utrzymania Organizatora zawarto w załączniku do OSR: „Załącznik do uzasadnienia i OSR dotyczącego regulacji w zakresie przygotowanie sieci TENT-T do pilotażu EMS”.

Zakłada się przy tym wysoką częstotliwość dostaw realizowanych z użyciem pojazdów EMS w ramach modelu wahadłowego, co zapewni stały i przewidywalny strumień wpływów z opłat, wystarczający do pokrycia kosztów funkcjonowania programu pilotażowego. W przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej, w której wpływy z tytułu opłat, dzielone w proporcji 60 % dla Organizatora oraz 40 % dla KFD, nie pozwolą na pokrycie kosztów organizatora, środki z programu w pierwszej kolejności przeznacza się na sfinansowanie kosztów organizatora, a dopiero pozostała część zasila KFD. Jednocześnie dla utrzymania realnej wartości przychodów osiąganych przez organizatora programów pilotażowych, które muszą pokrywać bieżące koszty prowadzenia tych programów przewidziano w projekcie mechanizm waloryzacji zarówno maksymalnej kwoty opłaty (8000zł), jak i kwoty opłaty ustalonej w rozporządzeniu obowiązującej dla konkretnego programu pilotażowego. Wysokości tych opłat będą waloryzowane w oparciu o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za okres poprzedniego roku kalendarzowego, określonym w komunikacie Prezesa GUS, 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".

Zakłada się, że w pierwszym okresie programem pilotażowym będzie objęte około 1200 – 1500 km dróg będących w zarządzie GDDKiA. Jednocześnie należy wskazać, że w chwili obecnej niemożliwe jest określenie nawet przybliżonej długości dróg objętych programem pilotażowym będących w zarządkach samorządów. Długość tych odcinków dróg nie jest bowiem w żaden sposób narzucana przez projekt ustawy i będzie zależeć tylko od dobrowolnie zawieranych umów pomiędzy właścicielami miejsc załadunku/wyładunku (centrami logistycznymi) a lokalnymi władzami samorządowymi. Tym niemniej należy wskazać, że - co do zasady - objęte tymi umowami odcinki tzw. „ostatniej mili” nie przekraczają długości 10-15 km.

Oszacowanie ewentualnych kosztów utrzymania i modernizacji dróg w związku z prowadzeniem programów pilotażowych jest zależne od parametrów pojazdów, które będą objęte konkretnym programem pilotażowym, a te zostaną ustalone dopiero na etapie opracowania poszczególnych rozporządzeń. Ponadto wykonanie nawet szacunkowych obliczeń wymaga wcześniejszej analizy obecnego stanu dróg i infrastruktury przez właściwy instytut badawczy (IBDiM). Dopiero taka analiza pozwoli na oszacowanie kosztów i określenie optymalnego przebiegu tras dla konkretnych rodzajów pojazdów objętych programem pilotażowym.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	
	Instytut Badawczy Dróg i Mostów		Planowany roczny przychód organizatora programów pilotażowych przy założeniu maksymalnej wysokości opłaty wyniesie około 2 880 000 zł (w pierwszym roku bez uwzględnienia średniorocznej dynamiki cen towarów i usług konsumpcyjnych). Przychód Krajowego Funduszu Drogowego około 1 920 000 zł (w pierwszym roku bez uwzględnienia średniorocznej dynamiki cen towarów i usług konsumpcyjnych). Jednocześnie szacowany roczny koszt funkcjonowania Organizatora programu pilotażowego wyniesie 2 234 875 zł (szczegółowe zestawienie kosztów utrzymania Organizatora zawarto w załączniku do OSR: „Załącznik do uzasadnienie i OSR dotyczącego regulacji w zakresie przygotowanie sieci TENT-T do pilotażu EMS”).					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane przepisy ustawy nie będą miały bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie dużych przedsiębiorstw. Wpływ na ten sektor będą natomiast miały rozporządzenia wydane na podstawie projektowanych przepisów pod warunkiem że Minister właściwy do spraw transportu podejmie decyzję o uruchomieniu któregoś z programów pilotażowych. W takim przypadku przedsiębiorcy chcący brać udział w programach pilotażowych będą podnosić koszty opłat za udział w programie pilotażowym. Jednocześnie udział w tych programach powinien pozwolić przedsiębiorcom na zmniejszenie ogólnych kosztów transportu drogowego (zmniejszenie liczby operacji transportowych) oraz kosztów wynikających z niedoboru kierowców czy wzrostu cen paliw (n. w związku z objęciem od 1 stycznia 2028 roku transportu drogowego systemem ETS2). Przepisy rozporządzeń wydanych w oparciu o projektowane przepisy mogą sprzyjać utrzymaniu pozycji polskich przewoźników na rynku przewozów w UE zwłaszcza w krajach sąsiadujących, które dopuszczają lub dopuszczają pojazdy EMS do ruchu po swoich drogach.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy ustawy nie będą miały bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie dużych przedsiębiorstw. Wpływ na ten sektor będą natomiast miały rozporządzenia wydane na podstawie projektowanych przepisów, pod warunkiem że minister właściwy do spraw transportu podejmie decyzję o uruchomieniu któregoś z programów pilotażowych. W takim przypadku przedsiębiorcy chcący brać udział w programach pilotażowych będą podnosić koszty opłat. Jednocześnie udział w tych programach powinien pozwolić przedsiębiorcom na zmniejszenie ogólnych kosztów transportu drogowego (zmniejszenie liczby operacji transportowych) oraz kosztów wynikających z niedoboru kierowców czy wzrostu cen paliw (np. w związku z objęciem od 1 stycznia 2028 roku transportu drogowego systemem ETS2). Przepisy rozporządzeń wydanych w oparciu o projektowane regulacje mogą sprzyjać utrzymaniu pozycji polskich przewoźników na rynku przewozów w UE, zwłaszcza w krajach sąsiadujących, które dopuszczają lub dopuszczają pojazdy EMS do ruchu po swoich drogach.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projektowane przepisy nie będą miały bezpośredniego wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, gospodarstw domowych, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Planowane jest objęcie finansowaniem z budżetu państwa działań przygotowawczych, w tym w szczególności diagnostyki infrastruktury drogowej przed rozpoczęciem programów pilotażowych tak, aby możliwe było stosunkowo dokładne określenie wpływu pojazdów ponadnormatywnych objętych programem pilotażowym na stan tych obiektów w trakcie trwania programu pilotażowego. Środki budżetowe powinny zostać wykorzystane także na wdrożenie systemów monitorowania pojazdów, utworzenie jednostki operacyjnej zajmującej się bieżącą kontrolą przebiegu programu pilotażowego oraz wykonanie dokumentacji organizacyjno-technicznej. Zabezpieczenie środków na wskazanym poziomie stanowi warunek niezbędny do skutecznego rozpoczęcia							

	programu pilotażowego i realizacji zadań zgodnie z planowanym harmonogramem działań. Wysokość szacowanej na realizację ww. działań kwoty określono na 3 067 225 zł. Będzie to jednorazowa dotacja celowa. Wyszczególnienia poszczególnych wartości zadań realizowanych przez IBDiM w trakcie okresu przygotowawczego wskazano w załączniku: „Załącznik do uzasadnienia i OSR dotyczącego regulacji w zakresie przygotowania sieci TEN-T do pilotażu EMS”. Jednocześnie należy wskazać, że Instytut Badawczy Dróg i Mostów systematycznie monitoruje poziom cen rynkowych świadczonych usług, korzystając z wyników postępowań przetargowych, analiz benchmarkingowych i innych dostępnych źródeł informacji. Należy jednak podkreślić, że na potrzeby kalkulacji kosztów pilotażowego programu EMS przyjęto wyłącznie ceny minimalne uzyskane w tych analizach. Oznacza to, że w zestawieniu uwzględniono najniższe stawki dostępne na rynku, co pozwala na oszacowanie wydatków w sposób oszczędny, przy jednoczesnym zachowaniu rzetelności i zgodności z realiami rynkowymi.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☐ nie
☒ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☐ tak
☐ nie
☒ nie dotyczy

Komentarz: Doprecyzowanie przepisów dotyczących uzyskiwania zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych a tym samym umożliwienie składania oświadczeń o parametrach technicznych pojazdów przez krajowych przedstawicieli zagranicznych producentów pojazdów powinno skrócić i uprościć procedurę uzyskania pozytywnej decyzji administracyjnej.

9. Wpływ na rynek pracy

Proponowane zmiany mogą przyczynić się do powstania zapotrzebowania na nowe typy pojazdów oraz redukcji deficytu kierowców pojazdów HDV a także wpłynąć korzystnie na sytuację finansową jednostek samorządu terytorialnego.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

☐ demografia
☐ mienie państwowe
☐ inne:

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

Badane w trakcie programów pilotażowych pojazdy powinny przyczynić się do globalnej redukcji emisji CO₂, NO_x oraz PPM w trakcie wykonywania tożsamej pracy transportowej (przewozić takiego samego wolumenu ładunku). Działanie to jest zgodne z przyjętymi na poziomie UE celami dekarbonizacyjnymi transportu drogowego. W przypadku uruchomienia programu pilotażowej eksploatacji wydłużonych naczep oznacza to, że co 10-ty „kurs” jest zbędny. W tym przypadku na podstawie wcześniejszych prób można się spodziewać 8 % redukcji kosztów transportu oraz 10 % redukcji emisji gazów GHG i pyłów PPM.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

I kwartał 2027 r. / po upływie 180 dni od dnia ogłoszenia

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Planowana jest coroczna ewaluacja na podstawie raportów organizatora programów pilotażowych nadzorującego prowadzenie danego programu. Podstawowymi miernikami będą:

- osiągnięte redukcje emisji CO₂ dzięki zastosowaniu pojazdów wykorzystujących nowe technologie przy wykonaniu określonej

pracy transportowej w ciągu roku

- redukcja liczby niezbędnych kierowców do wykonania określonej pracy transportowej w ciągu roku
- redukcja liczby pojazdów niezbędnych dla realizacji określonej pracy transportowej w ciągu roku
- liczba sytuacji zagrażających bezpieczeństwu wszystkich uczestników ruchu drogowego będących skutkiem zastosowania nowych rozwiązań technologicznych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Załącznik do uzasadnienia i OSR dotyczącego regulacji w zakresie przygotowanie sieci TEN-T do pilotażu EMS