

Warszawa, 10 sierpnia 2026 r.

Minister Infrastruktury

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

PETYCJA

w sprawie zmiany art. 20 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zakresie dopuszczalnej prędkości samochodów osobowych kategorii M1 o DMC przekraczającej 3,5 t

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę o podjęcie inicjatywy legislacyjnej zmierzającej do zmiany art. 20 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

Żądanie

Wnoszę o zmianę przepisów w taki sposób, aby samochody osobowe kategorii homologacyjnej M1, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t, lecz nie przekracza 4250 kg, w szczególności pojazdy, których zwiększona masa wynika z zastosowania napędu alternatywnego, nie były z samego powodu przekroczenia DMC 3,5 t wyłączone z limitów prędkości właściwych dla samochodów osobowych.

Wnoszę również o przeprowadzenie przez Ministerstwo Infrastruktury analizy zasadności dalszego utrzymywania progu 3,5 t w art. 20 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym w odniesieniu do współczesnych samochodów osobowych kategorii M1 oraz o ocenę spójności tego rozwiązania z aktualnym systemem homologacji pojazdów i kierunkiem zmian prawa Unii Europejskiej dotyczących pojazdów o zwiększonej masie wynikającej z zastosowania napędów alternatywnych.

Uzasadnienie

Obecne brzmienie art. 20 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym prowadzi do sytuacji, która wymaga ponownej oceny ustawodawcy. Współczesne samochody osobowe, szczególnie duże pojazdy elektryczne oraz pojazdy wykorzystujące inne alternatywne układy napędowe, mogą posiadać DMC przekraczającą 3,5 t, pozostając jednocześnie pojazdami homologowanymi w kategorii M1, czyli pojazdami zaprojektowanymi i skonstruowanymi przede wszystkim do przewozu osób i ich bagażu.

Przekroczenie DMC 3,5 t nie powoduje samo przez się zmiany kategorii homologacyjnej M1 na kategorię N ani nie przekształca pojazdu przeznaczonego do przewozu osób w samochód ciężarowy. Mimo to art. 20 ust. 3 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym uzależnia stosowanie wyższych limitów prędkości od DMC nieprzekraczającej 3,5 t.

W konsekwencji samochód osobowy kategorii M1 o DMC nieznacznie przekraczającej 3,5 t nie mieści się w grupie pojazdów wymienionych w art. 20 ust. 3 pkt 1. Skutkiem jest objęcie go limitami właściwymi dla „pojazdu niewymienionego w pkt 1”, mimo że pojazd pozostaje samochodem osobowym w sensie konstrukcyjnym i homologacyjnym.

Zmiana realiów technicznych

Granica 3,5 t została ukształtowana w realiach, w których typowe samochody osobowe miały znacząco niższą masę. Obecnie masa akumulatorów trakcyjnych i innych elementów napędów alternatywnych może istotnie zwiększać DMC pojazdu bez zmiany jego zasadniczego przeznaczenia, liczby miejsc, rodzaju nadwozia ani kategorii homologacyjnej.

Z tego względu sam próg masowy nie powinien być traktowany jako wystarczające kryterium do radykalnego obniżenia dopuszczalnej prędkości samochodu osobowego M1 bez aktualnej analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i właściwości technicznych takich pojazdów.

Kierunek zmian w prawie europejskim

Prawo Unii Europejskiej dostrzega wzrost masy pojazdów związany z rozwojem napędów alternatywnych. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 w sprawie praw jazdy przewiduje rozwiązania umożliwiające, po spełnieniu określonych warunków, prowadzenie na podstawie kategorii B określonych pojazdów o DMC przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 4250 kg.

Regulacje dotyczące kategorii prawa jazdy i regulacje dotyczące dopuszczalnej prędkości są odrębnymi materiałami. Przywołana zmiana pokazuje jednak, że próg 3,5 t nie może być obecnie traktowany jako uniwersalne kryterium rozdzielające lekkie samochody osobowe od pojazdów wymagających odmiennego traktowania w każdym obszarze prawa ruchu drogowego.

Proponowany kierunek nowelizacji

Wnoszę o rozważenie zmiany art. 20 ust. 3 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym poprzez objęcie limitami prędkości właściwymi dla samochodów osobowych również samochodów kategorii homologacyjnej M1 o DMC przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 4250 kg.

Jeżeli analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego wykaże potrzebę dodatkowego ograniczenia zakresu nowelizacji, rozwiązanie może zostać powiązane z przyczyną zwiększonej masy, np. zastosowaniem napędu alternatywnego, oraz z określonymi wymaganiami technicznymi. Alternatywnie zasadne jest rozważenie odejścia w odniesieniu do pojazdów kategorii M1 od samego kryterium DMC 3,5 t i oparcie regulacji na kategorii homologacyjnej oraz parametrach technicznych pojazdu.

Wniosek o przedstawienie danych i analizy bezpieczeństwa

Jeżeli Ministerstwo Infrastruktury uzna utrzymanie obecnego rozwiązania za konieczne ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego, wnoszę o wskazanie aktualnych danych, badań lub analiz uzasadniających, dlaczego współczesny samochód osobowy kategorii M1 o DMC przykładowo 4000 kg lub 4200 kg powinien podlegać na autostradzie limitowi 80 km/h, podczas gdy samochód osobowy kategorii M1 o DMC 3499 kg może poruszać się z prędkością do 140 km/h.

Tak znaczna różnica w dopuszczalnej prędkości, oparta wyłącznie na przekroczeniu jednego progu DMC, powinna posiadać aktualne, proporcjonalne i możliwe do wykazania uzasadnienie w danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wnioski końcowe

1. podjęcie prac legislacyjnych nad zmianą art. 20 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym;
2. objęcie samochodów osobowych kategorii M1 o DMC do 4250 kg limitami prędkości właściwymi dla samochodów osobowych, ewentualnie po określeniu dodatkowych warunków technicznych;
3. przeprowadzenie analizy wpływu proponowanej zmiany na bezpieczeństwo ruchu drogowego;

4. przedstawienie stanowiska Ministra Infrastruktury dotyczącego zasadności dalszego utrzymywania granicy 3,5 t w odniesieniu do samochodów osobowych kategorii M1;
5. w przypadku odmowy podjęcia prac legislacyjnych - przedstawienie merytorycznego uzasadnienia wraz ze wskazaniem danych lub analiz przemawiających za utrzymaniem obecnego rozwiązania.

Z poważaniem

Podstawy prawne i dokumenty odniesienia

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, art. 63.
- Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, w szczególności art. 2 ust. 3.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w szczególności art. 20 ust. 3, z późn. zm.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy.

