

dnia 02 lipca 2026 roku

**Ministerstwo Infrastruktury
Departament Transportu Drogowego
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

PETYCJA

w interesie publicznym o podjęcie prac legislacyjnych w celu zmiany rozporządzenia w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach

Działając na podstawie art. 2 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, niniejszym wnoszę petycję w interesie publicznym oraz w interesie podmiotów prowadzących działalność w sektorze handlu i logistyki o podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do zmiany rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach, ogłoszonego tekstem jednolitym w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r., poz. 2423.

Przedmiotem petycji jest uzupełnienie katalogu wyłączeń przewidzianych w § 3 ust. 1 rozporządzenia o dodatkową kategorię pojazdów wykorzystywanych dla potrzeb zaopatrzenia jednostek handlu detalicznego o powierzchni sprzedaży powyżej 200 m², a w szczególności pojazdów realizujących logistykę zwrotną po wykonaniu dostawy do punktów handlowych, w szczególności przez dopuszczenie ruchu pojazdów powracających do magazynów centralnych, centrów dystrybucyjnych lub baz logistycznych, które w drodze powrotnej odbierają z placówek handlowych opakowania zwrotne, opakowania objęte systemem kaucyjnym oraz jednostki ładunkowe, takie jak palety, skrzyniopalety i rollkontenery.

W ocenie Podmiotu wnoszącego petycję, pożądane byłoby rozważenie dodania:

- a) w §3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia nowej kolejnej lit. w następującym brzmieniu: [x]) *dla potrzeb zaopatrzenia jednostek handlu detalicznego o powierzchni sprzedaży powyżej 200 m².*
- b) w § 3 ust. 1 rozporządzenia nowego punktu, w następującym brzmieniu: [x)] *pojazdów powracających po wykonaniu dostawy do magazynów centralnych, centrów dystrybucyjnych lub baz logistycznych, odbierających w drodze powrotnej z jednostek handlu detalicznego opakowania zwrotne, opakowania objęte systemem kaucyjnym oraz jednostki ładunkowe, w szczególności palety, skrzyniopalety i rollkontenery.*

UZASADNIENIE

Przedstawiona propozycja ma na celu usprawnienie systemu prawnego w obszarze transportu drogowego, ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz zapewnienie spójności obowiązujących regulacji z aktualnymi realiami łańcucha dostaw i logistyki zwrotnej. Petycja nie zmierza do uzyskania przywileju o charakterze indywidualnym ani branżowo-wąskim, lecz służy interesowi publicznemu przez racjonalizację organizacji transportu, redukcję zbędnych przejazdów oraz wsparcie sprawnego funkcjonowania systemów gospodarki obiegu zamkniętego.

Aspekt logistyczny

Obowiązujące rozporządzenie ustanawia zakaz ruchu pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, z wyjątkiem enumeratywnie wskazanych kategorii. Wśród wyłączeń przewidziano między innymi pojazdy używane do przewozu artykułów szybko psujących się i środków spożywczych, a § 3 ust. 2 przesądza, że wyłączenie to dotyczy także pojazdów pustych w drodze po ładunek lub w drodze powrotnej po rozładunku.

W praktyce oznacza to, że pojazd, który legalnie dostarczył do punktu handlowego towary objęte wyłączeniem, może zgodnie z prawem wracać po tej samej trasie bez ładunku również w czasie obowiązywania zakazu. Jednocześnie ten sam pojazd nie może w sposób zgodny z obecnym brzmieniem przepisów zabrać w drodze powrotnej pustych opakowań zwrotnych, opakowań objętych systemem kaucyjnym lub jednostek ładunkowych pozostających po dokonanej dostawie, mimo że nie dochodzi do wygenerowania nowego przejazdu, zmiany trasy ani zwiększenia liczby pojazdów na drodze.

Taki stan prawny należy ocenić jako niespójny funkcjonalnie i sprzeczny z zasadą racjonalnego ustawodawcy. Skoro ustawodawca dopuścił przejazd pojazdu „na pusto” w drodze powrotnej po wykonaniu przewozu kwalifikowanego, to brak możliwości wykorzystania tego samego przejazdu do odbioru opakowań i nośników transportowych prowadzi do sztucznego rozdzielenia jednej operacji logistycznej na dwa odrębne przejazdy, bez jakiegokolwiek proporcjonalnej korzyści dla bezpieczeństwa ruchu czy ochrony infrastruktury drogowej.

Aspekt ekologiczny

Projektowana zmiana pozostaje w pełnej zgodności z założeniami green logistics oraz gospodarki obiegu zamkniętego. Umożliwienie odbioru opakowań zwrotnych i jednostek ładunkowych w trasie powrotnej eliminowałoby tzw. puste przebiegi, czyli przejazdy realizowane bez wykorzystania dostępnej przestrzeni ładunkowej, które z perspektywy środowiskowej i ekonomicznej stanowią nieefektywne wykorzystanie zasobów transportowych.

Brak stosownego wyłączenia powoduje obecnie konieczność organizowania dodatkowych kursów w innych dniach lub godzinach, wyłącznie w celu odbioru pustych opakowań, palet czy rollkontenerów z placówek handlowych. To z kolei przekłada się na wzrost łącznej liczby kilometrów wykonywanych przez pojazdy ciężkie, zwiększenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń, intensyfikację hałasu komunikacyjnego oraz dodatkowe obciążenie sieci drogowej.

W tym ujęciu postulowana nowelizacja nie osłabia funkcji ochronnej rozporządzenia, lecz przeciwnie – pozwala lepiej realizować wartości istotne z punktu widzenia interesu publicznego, w tym ochronę środowiska, racjonalne gospodarowanie zasobami oraz ograniczanie zbędnego ruchu pojazdów ciężkich. Rozwiązanie polegające na wykorzystaniu już wykonywanego przejazdu powrotnego jest mniej uciążliwe dla obywateli i infrastruktury niż wymuszanie kolejnych dedykowanych transportów organizowanych wyłącznie dla odbioru opakowań.

Wyzwania systemu kaucyjnego

Obowiązujące rozporządzenie zostało ukształtowane w realiach rynkowych, które nie uwzględniały współczesnej skali procesów logistyki zwrotnej, w tym obowiązków związanych z organizacją odbioru opakowań zwrotnych oraz opakowań objętych systemem kaucyjnym. Tymczasem efektywne funkcjonowanie systemu kaucyjnego wymaga regularnego, przewidywalnego i możliwie płynnego odbioru z punktów handlowych znacznych wolumenów opakowań, które muszą zostać przekazane do dalszego sortowania, przetwarzania albo redystrybucji.

W przypadku braku możliwości odbioru tych strumieni w ramach przejazdu powrotnego narasta ryzyko powstawania zatorów magazynowych w sklepach i marketach, zwłaszcza w dniach poprzedzających okresy objęte zakazami ruchu oraz w samych okresach obowiązywania ograniczeń. Długotrwałe gromadzenie opakowań, w szczególności po napojach i innych produktach spożywczych, może ponadto generować problemy organizacyjne, sanitarne i bezpieczeństwa pracy, a także obniżać sprawność obsługi konsumentów uczestniczących w systemie kaucyjnym.

Z perspektywy public affairs i stabilności regulacyjnej zasadne jest zatem dostosowanie rozporządzenia do aktualnych potrzeb rynku oraz do kierunku zmian systemowych wzmacniających selektywną zbiórkę, recykling i ponowne wykorzystanie opakowań. Spójność przepisów transportowych z mechanizmami gospodarki obiegu zamkniętego będzie służyć nie tylko przedsiębiorcom, lecz również obywatelom, którzy oczekują sprawnego, dostępnego i uporządkowanego systemu zwrotu opakowań.

Interes publiczny i proporcjonalność postulatu

Wnoszona petycja dotyczy rozwiązania o charakterze generalnym i abstrakcyjnym, możliwego do zastosowania wobec nieoznaczonego kręgu adresatów spełniających obiektywne

przesłanki określone w przepisie. Jej celem nie jest uzyskanie korzyści dla indywidualnego przedsiębiorcy, lecz usunięcie luki regulacyjnej ujawniającej się w całym sektorze handlu, dystrybucji i logistyki.

Postulat ma przy tym charakter proporcjonalny i ostrożny legislacyjnie, ponieważ nie zmierza do zniesienia zakazów ruchu ani do ich istotnego osłabienia.

Wniosek

Mając na uwadze powyższe, wnosi się o podjęcie przez Ministra Infrastruktury prac legislacyjnych zmierzających do zmiany rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach przez rozszerzenie katalogu wyłączeń z § 3 ust. 1 tegoż rozporządzenia.

Wnosi się jednocześnie o pozytywne rozpatrzenie niniejszej petycji jako służącej ochronie środowiska, zwiększeniu efektywności systemu transportowego, ograniczeniu zbędnych przejazdów pojazdów ciężkich oraz zapewnieniu spójności przepisów transportowych z realiami nowoczesnego handlu i logistyki zwrotnej.