

Marek Różycki

Rybnicka 43

43-190 Mikołów

Mikołów 2026-08-24

Minister Infrastruktury

ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

PETYCJA

w sprawie nowelizacji przepisów dotyczących dopuszczalnych wymiarów pojazdów w celu umożliwienia legalnego przewozu podwieszanych wózków widłowych (*truck-mounted forklifts*) w krajowym transporcie drogowym

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. oraz art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), wnoszę petycję o podjęcie inicjatywy legislacyjnej zmierzającej do zmiany:

- **Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz.U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.) – w szczególności w zakresie § 2 ust. 3,
- ewentualnie odpowiednich przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – **Prawo o ruchu drogowym** (Dz.U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.),

poprzez wprowadzenie normy prawnej zezwalającej na przekroczenie dopuszczalnej długości zespołu pojazdów o maksymalnie **1,50 m** w przypadku montażu z tyłu pojazdu podwieszanego wózka widłowego, na wzór regulacji obowiązujących w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Propozycja zmiany normatywnej

Wnosimy o dodanie w § 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów przepisu w brzmieniu (lub analogicznym):

„Przy ustalaniu długości pojazdu lub zespołu pojazdów nie uwzględnia się podwieszonego z tyłu wózka widłowego przeznaczonego do samoładunku i samorozładunku, o ile zwiększenie całkowitej długości nie przekracza 1,50 m, a urządzenie oraz sposób jego zamontowania spełniają określone w rozporządzeniu wymagania w zakresie widoczności oświetlenia, oznakowania ładunku wystającego, nacisków na osie oraz tylnej ochrony przeciwwjazdowej.”

Uzasadnienie

1. Rzeczywisty problem branży transportowej i luki w prawie

Współczesna logistyka dostaw (w szczególności materiałów budowlanych, produktów rolnych, komponentów energetyki odnawialnej oraz zaopatrzenia w miejsca pozbawione ramp rozładunkowych) w wysokim stopniu opiera się na pojazdach wyposażonych w podwieszane wózki widłowe. Pozwalają one na w pełni autonomiczny rozładunek towaru przez jednego kierowcę bez angażowania infrastruktury odbiorcy.

W świetle obowiązujących w Polsce przepisów standardowy zespół pojazdów (ciągnik siodłowy + naczepa 13,60 m) osiąga maksymalną dopuszczalną długość **16,50 m**. Podwieszenie wózka widłowego z tyłu zwiększa długość zestawu do ok. **17,70–18,00 m**. Obecne brzmienie § 2 ust. 3 ww. rozporządzenia wyłącza z pomiaru długości platformy i urządzenia ładunkowe wyłącznie do wartości **0,30 m (30 cm)**, co w praktyce uniemożliwia legalny montaż wózka podwieszanego na standardowej naczepie.

W konsekwencji przewoźnicy zmuszeni są do:

1. Stosowania naczep skróconych (o długości ok. 12,20 m), co drastycznie obniża przestrzeń ładunkową o ok. 15–20% (utrata 5–6 miejsc paletowych w każdym kursie).
2. Wykonywania przewozów pod ciągłym ryzykiem kar administracyjnych nakładanych przez organy kontrolne (GITD, Policję) za nienormatywność pojazdu, mimo że przewożony wózek stanowi narzędzie pracy, a nie ładunek handlowy podlegający podziałowi.

2. Doświadczenia innych państw członkowskich Unii Europejskiej

Art. 4 ust. 3 i 4 Dyrektywy Rady 96/53/WE zezwala państwom członkowskim na dopuszczenie w ruchu krajowym pojazdów lub zespołów pojazdów wykonujących przewozy towarowe o wymiarach odbiegających od standardów unijnych. Z możliwości tej skorzystały [m.in.](#):

- **Belgia (Region Flandrii):** wprowadziła dedykowane przepisy krajowe wyłączające wózek podwieszony z tyłu z pomiaru długości pojazdu do wartości 1,50 m, uznając go za dopuszczalny osprzęt logistyczny.
- **Dania i Wielka Brytania:** stosują regulacje dopuszczające nawis tylny (*overhang*) dla wózków dystrybucyjnych przy spełnieniu określonych wymagań w zakresie oświetlenia i belek zderzakowych.
- **Niemcy:** wdrożyły elastyczne procedury administracyjne (odstępstwa na podstawie § 70 StVZO oraz zezwolenia okresowe § 29 StVO), umożliwiające stałe operowanie takimi zestawami.

Polska branża transportowa, będąca liderem przewozów drogowych w Europie, pozostaje w tym zakresie związana restrykcyjną barierą prawną w przewozach krajowych.

3. Względy środowiskowe, gospodarcze i bezpieczeństwa ruchu (BRD)

- **Ekologia i redukcja emisji (Green Deal):** Konieczność redukcji kubatury naczepy na rzecz wózka wymusza wygenerowanie większej liczby kursów ciężarówek w celu przewiezienia tej samej masy towarowej. Dopuszczenie wózka na pełnej naczepie 13,60 m ograniczy liczbę pojazdów na polskich drogach, zmniejszając emisję CO₂, NO_x oraz pyłów.
- **Gospodarka i łańcuchy dostaw:** Ułatwienie dostaw „just-in-time” w miejsca inwestycji infrastrukturalnych, budów mieszkaniowych oraz obszarów wiejskich obniży koszty logistyczne polskich przedsiębiorstw.
- **Bezpieczeństwo ruchu drogowego:** Nowelizacja może określać rygorystyczne warunki techniczne dopuszczenia takiego przewozu, w tym:
 - Wymóg stosowania homologowanej tylnej belki przeciwwjazdowej (zgodnie z Regulaminem EKG ONZ nr 58 / UN ECE R58 Rev. 3),
 - Powtórzenie tylnych świateł zespolonych i tablicy rejestracyjnej na korpusie wózka w sposób eliminujący zasłanianie oświetlenia naczepy,

- Oznakowanie skrajni tablicami ostrzegawczymi o pasach biało-czerwonych,
- Kontrolę nacisków na osie zestawu w celu zagwarantowania sterowności przedniej osi ciągnika.

Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosimy o zainicjowanie prac legislacyjnych i pozytywne rozpatrzenie petycji. Dostosowanie polskich regulacji do sprawdzonych wzorców europejskich przyniesie bezpośrednie korzyści dla gospodarki, środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa transportu drogowego.

Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach, wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej moich danych osobowych / danych podmiotu wnoszącego petycję.

.....