



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.12.2025
Warszawa, 19 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 12044 Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, z dnia 5 września br. w sprawie rozpoczęcia działań zmierzających do wprowadzenia zmian w przepisach i dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych autobusów dwuprzegubowych, przedstawiam następujące stanowisko.

Maksymalna długość autobusu przegubowego w krajowych przepisach została określona w § 2 ust. 1 pkt 6 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 i 1417), zwanego dalej „rozporządzeniem WT”, i wynosi 18,75 m. Wartość ta jest zgodna z przepisami ustanowionymi na obszarze Unii Europejskiej (UE) tj. pkt. 1.1 załącznika nr 1 do dyrektywy 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. Urz. L 235 z 17.09.1996, str. 59, z późn. zm.), zwanej dalej: „dyrektywą 96/53/WE”, gdzie określono parametry dla autobusów przegubowych zawierających jedną część przegubową. Zgodnie bowiem z art. 1 ust. 3 dyrektywy 96/53/WE jej przepisy nie mają zastosowania w odniesieniu do autobusów przegubowych zawierających więcej niż jedną część przegubową. Taki stan prawny powoduje, że w przypadku autobusów przegubowych zawierających więcej niż jedną część przegubową brak jest przepisów UE, które określałyby nie tylko ich maksymalną długość, ale także dopuszczalną masę całkowitą, maksymalne naciski na osie, szerokość czy wysokość.

Autobusy przegubowe są uwzględnione w regulaminie EKG ONZ nr 107 *Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej*.

Należy więc stwierdzić, że pojazdy będące przedmiotem interpelacji podlegają procedurze homologacji typu, i tym samym mogą być dopuszczone do ruchu na terenie każdego z krajów UE po spełnieniu jego krajowych wymogów. Ponieważ jednak zapotrzebowanie na tego typu pojazdy jest stosunkowo małe, a wymagania poszczególnych użytkowników pojazdów mogą się od siebie bardzo różnić, to dopuszczenie do ruchu autobusów przegubowych zawierających więcej niż jedną część przegubową w poszczególnych krajach wymienianych w interpelacji odbywa się z reguły na podstawie krajowego indywidualnego dopuszczenia, wydanego przez krajową władzę homologacyjną lub też uznania krajowego indywidualnego dopuszczenia wydanego przez władzę homologacyjną innego kraju UE.

W związku z powyższym uzyskanie wyżej wymienionego krajowego indywidualnego dopuszczenia w Polsce wymaga wcześniejszego uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych dla pojazdu, (o którym mowa w art. 67 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1047, z późn. zm.)), w zakresie w jakim będzie on przekraczał powyżej wskazane parametry w stosunku do wartości zawartych w rozporządzeniu WT.

Należy więc stwierdzić, że również w warunkach polskich nic nie stoi na przeszkodzie, aby przy obecnym stanie prawnym pojazd taki był dopuszczony do ruchu i eksploatowany na szczególnie określonych trasach, uwzględniających ograniczenia infrastruktury drogowej oraz właściwości techniczne pojazdu, wpływające na jego tor ruchu. Nie mogą zatem zgodzić się z twierdzeniem zawartym w interpelacji, iż Minister Infrastruktury ma negatywne stanowisko w odniesieniu do tego rodzaju pojazdów bądź w jakikolwiek sposób blokuje możliwość ich dopuszczenia do ruchu w zgodzie z obowiązującymi przepisami.

W odniesieniu do proponowanego w interpelacji przeprowadzenia eksploatacji pilotażowej takich pojazdów należy wskazać, że do Ministerstwa Infrastruktury nie wpływały i nie wpływają żadne informacje, które mogłyby świadczyć o zainteresowaniu władz któregośkolwiek z polskich miast lub przedsiębiorców zajmujących się publicznym transportem zbiorowym wdrożeniem chociażby eksperymentalnej eksploatacji takich pojazdów. Dlatego też Minister Infrastruktury nie planuje obecnie zarówno zmian w przepisach obowiązujących w tym zakresie, jak i również prowadzenia programów pilotażowych tym bardziej, że programy takie w zależności od obszaru, na którym byłyby prowadzone, mogłyby dawać diametralnie różne wyniki w zakresie oceny możliwości wykorzystania takich pojazdów oraz ich wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

W ocenie Ministra Infrastruktury rozważając zasadność dopuszczenia do ruchu autobusów przegubowych o długości większej niż 18,75 m należy mieć na uwadze nie tylko korzyści finansowe dla organizatorów transportu publicznego, ale przede wszystkim zagrożenia, jakie takie pojazdy mogą powodować w ruchu. Dopuszczenie do ruchu po drogach publicznych ww. pojazdów może wpłynąć na pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego również ze względu na wydłużenie czasu wyprzedzania. Zwiększenie długości autobusu przegubowego ponad obowiązujące obecnie 18,75 m (np. do wspomnianych w interpelacji 24 m) wymuszałoby również dostosowanie infrastruktury drogowej do gabarytów takich pojazdów, w tym m.in.: przebudowę niektórych skrzyżowań (zwiększenie promienia łuku), zmianę długości odcinków widoczności przy wyprzedzaniu, przebudowę przystanków i miejsc postojowych, oraz wszystkich innych elementów drogi projektowanych z uwagi na maksymalne długości pojazdów.

Podsumowując, oceniając efektywność wprowadzenia możliwości przewożenia osób autobusami przegubowymi o długości większej niż 18,75 m, należy mieć na względzie przede wszystkim bezpieczeństwo pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego, w konkretnych warunkach terenowych. Dopiero w dalszej kolejności powinny być brane pod uwagę komfort podróżowania pasażerów, czy też względy ekonomiczne związane z ograniczeniem kosztów eksploatacji taboru autobusowego w komunikacji. Dlatego też, w ocenie Ministra Infrastruktury, obecny stan prawny umożliwiający dopuszczenie do ruchu drogowego takich pojazdów na konkretnych trasach i warunkach zależnych od wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym wydaje się najwłaściwszym rozwiązaniem z punktu widzenia interesu społecznego.

W odniesieniu do sugerowanego dopuszczenia do ruchu rozwiązania technicznego dotyczącego autobusów z przyczepą uprzejmie informuję, że przewożenie pasażerów w przyczepach autobusowych było dawniej dopuszczane na poziomie przepisów krajowych w wielu krajach europejskich, w tym i w Polsce, ale zostało ono wycofane przez praktycznie wszystkie państwa. W przypadku Polski podstawą takiego działania były obawy o bezpieczeństwo w ruchu drogowym wynikające z:

- braku możliwości uzyskania unijnego świadectwa homologacji typu pojazdu dla przyczep autobusowych do przewozu pasażerów, co wynika z braku wymagań na poziomie UE i ONZ w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów przewożonych w przyczepach, przede wszystkim dotyczących wyposażenia wnętrza takich pojazdów, wytrzymałości struktury pojazdów, siedzeń i ich mocowania, pasów bezpieczeństwa i punktów mocowania,

- specyfiki eksploatacji takich pojazdów, która wiąże się z utrudnieniami w komunikacji pomiędzy kierowcą a pasażerami przyczepy oraz kontrolowaniu przez kierowcę sytuacji w przyczepie.

Powyższe czynniki powodują, że rozważając zasadność dopuszczenia takiego rozwiązania uznano, iż interes przewoźnika publicznego polegający na redukcji kosztów świadczenia usług oraz elastyczność takiego rozwiązania nie może w tym przypadku dominować nad potrzebą zachowania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Należy również podkreślić, że także na poziomie UE, jak i ONZ, nie są podejmowane żadne działania mające na celu ustalenie wymagań technicznych w stosunku do takich pojazdów.

W związku z powyższym uprzejmie informuję, iż Ministerstwo Infrastruktury nie widzi zasadności wprowadzenia zmian w przepisach mających na celu określenie dopuszczalnych wymiarów i mas autobusów przegubowych zawierających więcej niż jedną część przegubową oraz dopuszczenie możliwości przewozu osób w przyczepie autobusowej.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu