



Warszawa, 4 maja 2026 roku

Fundacja „Pro Kolej”
Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Railway Business Forum
Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”
Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

działając w imieniu podpisanych pod niniejszym pismem organizacji branżowych, przedstawiamy stanowisko w trwającej na rynku polskim i europejskim dyskusji na temat zmian 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. Obecnie przedłożenie legislacyjne jest przedmiotem procesu legislacyjnego na poziomie Unii Europejskiej, który wszedł w kluczową fazę trilogu między Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim oraz Radą Unii Europejskiej. Chcemy zwrócić uwagę Pana Ministra na wskazane poniżej aspekty oraz zagrożenia, jakie mogą wynikać z pominięcia w negocjacjach potrzeb i postulatów branży kolejowej.

Europejska branża kolejowa jednoznacznie wskazuje na zagrożenia, jakie wiążą się z dopuszczaniem tzw. „gigalinerów” do nieograniczonej eksploatacji, w szczególności w transporcie międzynarodowym. W lutym 2026 roku zgodnie z stanowiskiem w tym zakresie podpisali przedstawiciele wszystkich najważniejszych organizacji kolejowych w Europie, reprezentujących różne segmenty i perspektywy rynkowe, w tym m.in. Europejskie Zrzeszenie Przewoźników Towarowych (ERFA), Wspólnota Kolei Europejskich (CER) – której członkiem jest

m.in. PKP S.A., Międzynarodowa Unia Dysponentów Wagonów (UIP), Międzynarodowy Związek Transportu Kombinowanego (UIRR), Międzynarodowe Zrzeszenie Kolei (UIC) oraz ponad 20 krajowych organizacji wspierających transport kolejowy z Niemiec, Włoch, Francji, Hiszpanii, Austrii, Belgii, Portugalii, Węgier oraz Polski, w tym IGTL i ZNPK.

Głównym celem proponowanej zmiany Dyrektywy Rady 96/53/WE jest dopuszczenie do ruchu na międzynarodowym rynku europejskim samochodów ciężarowych o masie 44 ton oraz zestawów modułowych (EMS) o masie 60 ton w ruchu krajowym. Procedowana obecnie propozycja zmian (z lipca 2023 roku) ma umożliwić ruch międzynarodowy 44-tonowych samochodów ciężarowych napędzanych konwencjonalnymi silnikami spalinowymi do 2035 r. i zespołów pojazdów, takich jak Europejski System Modułowy (EMS) (do 25,25 m i 60 t), po uzyskaniu zezwolenia na ruch krajowy.

Argumenty za przyjęciem proponowanych zmian, podnoszone w szczególności przez lobby i organizacje transportu drogowego, koncentrują się na zwiększeniu dochodowości i efektywności transportu drogowego, pomijając negatywne skutki społeczne, środowiskowe i finansowe. Pomija się w argumentacji ekonomikę transportu jako całości, w szczególności sytuacji towarowego transportu kolejowego, w tym operacji intermodalnych, które są priorytetem unijnej polityki transportowej.

Trwająca rewizja Dyrektywy w sprawie mas i wymiarów powinna mieć na celu promowanie wdrażania pojazdów drogowych o zerowej emisji w sposób w pełni zgodny z celami polityki klimatycznej i transportowej UE, przy jednoczesnej ochronie infrastruktury drogowej oraz zabezpieczeniu transportu kolejowego i transportu kombinowanego. Tymczasem obecne stanowiska Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego oraz Rady zawierają elementy, które mogą otworzyć drogę do szerszego wdrażania dłuższych i cięższych pojazdów – tzw. europejskich systemów modułowych („megatrucków” lub „gigaliners”). Budzi to poważne obawy i stoi w sprzeczności zarówno z interesami obywateli UE, jak i celami interoperacyjnego i intermodalnego europejskiego systemu transportowego.

REKOMENDOWANE KIERUNKI DZIAŁAŃ

Jako organizacje branżowe, reprezentując naszych członków, a także działając w interesie społecznym przedstawiamy następujące rekomendacje kierunków działań:

1. Ustanowienie skutecznych ram dla wdrażania kompatybilnych intermodalnie pojazdów użytkowych o zerowej emisji, zapewniających minimalizację dodatkowego obciążenia infrastruktury drogowej i jego ścisłą proporcjonalność do masy wynikającej z technologii. Wszelkie wyższe dopuszczalne masy powinny dotyczyć wyłącznie pojazdów bezemisyjnych (ZEV), z wyraźnym wyłączeniem pojazdów z silnikiem spalinowym (ICE), oraz

być różnicowane tam, gdzie to konieczne, aby uniknąć uszkodzeń infrastruktury – podejście odzwierciedlone i popierane przez Radę. Podobnie istotne jest odrzucenie wszelkich klauzul wygaśnięcia lub przeglądu dotyczących dodatkowych dopuszczalnych mas dla pojazdów ICE, ponieważ mogłyby one wydłużyć eksploatację cięższych pojazdów spalinowych, tworzyć niepewność prawną i osłabiać cele transportu kolejowego i kombinowanego. Zachęty powinny wspierać dekarbonizację krótkich odcinków drogowych w transporcie kombinowanym, jednocześnie promując kolej w przewozach długodystansowych – cel ten nie jest jeszcze wyraźnie odzwierciedlony w obecnie prezentowanych stanowiskach.

2. Zapewnienie pełnej kompatybilności i interoperacyjności pojazdów drogowych z innymi środkami transportu, umożliwiające płynny transport intermodalny „od drzwi do drzwi”. Wymaga to jasnych i egzekwowalnych limitów długości i konfiguracji pojazdów, w tym ścisłego maksymalnego ograniczenia wszelkich odstępstw długości, w celu zachowania zgodności z istniejącym taborem intermodalnym i kolejowym, zapewnienia kompatybilności naczep oraz zagwarantowania efektywnego funkcjonowania terminali intermodalnych.

3. Wprowadzenie kompleksowych ocen skutków ex-ante i ex-post, wspieranych przez ścisłe mechanizmy monitorowania masy i egzekwowania przepisów, w celu skutecznego zarządzania transformacją w kierunku bardziej wydajnego, odpornego i wysokowydajnego europejskiego systemu transportowego. Ma to kluczowe znaczenie dla rozważań i analiz na temat Europejskiego Systemu Modułowego. Ponadto oceny te muszą opierać się na wspólnych wskaźnikach, aby zapewnić spójność i porównywalność między państwami członkowskimi. EMS powinien pozostać pod kontrolą państw członkowskich, podlegać ścisłej kontroli, a automatyczne lub niekontrolowane operacje transgraniczne EMS i pojazdów 44-tonowych nie powinny być dozwolone. Wdrożenie EMS musi zapewniać pełną interoperacyjność z transportem kombinowanym i kolejowym – elementu tego obecnie brakuje w stanowiskach organów UE.

4. Implementację w przedsiębiorstwach eksploatujących samochody ciężarowe o masie 44 ton oraz zestawy modułowe (EMS) o masie 60 ton systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS – ang. Safety Management System) analogicznych do rozwiązań stosowanych w transporcie kolejowym i lotniczym oraz procedur umożliwiających automatyczny monitoring położenia, masy i prędkości pojazdu oraz zgodności wskazanych parametrów z infrastrukturą drogową. Wieloletnie doświadczenia potwierdzają, że proponowane rozwiązania, procedury i narzędzia funkcjonują z powodzeniem w analogicznych gałęziach transportu i gwarantują znacznie wyższy poziom spójności i bezpieczeństwa systemu transportowego.

5. Przeznaczenie dochodów z kar za naruszenia przepisów dotyczących mas i wymiarów pojazdów na zrównoważony transport i transport kombinowany, zgodnie z propozycją Parlamentu Europejskiego. Wspierałoby to bezpośrednio inwestycje w infrastrukturę intermodalną oraz wzmacniałoby cele UE w zakresie klimatu, odporności i udziału poszczególnych gałęzi transportu w przewozach.
6. Stworzenie europejskich ram informacyjnych dot. zasad prowadzenia operacji transportowych, które są niezbędne do planowania i efektywnego wykorzystania poszczególnych środków transportu, w tym w ruchu przygranicznym.

Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, że w warunkach polskich w ostatnim czasie znaczenia nabiera kwestia gwałtownie rosnących kosztów utrzymania i rewitalizacji infrastruktury drogowej. Dotyczy to zarówno sieci zarządzanej przez GDDKiA, jak i dróg pozostających w gestii samorządów. Przez dwie dekady polskiej obecności w UE zainwestowano ogromne środki w modernizację i rozbudowę sieci drogowej, w tym dróg najwyższych kategorii. W realizacji zadań inwestycyjnych z powodzeniem wykorzystywaliśmy dostępne fundusze europejskie, ale środki te nie są dostępne na bieżące utrzymanie, co oznacza bezpośrednie obciążenie sektora finansów publicznych. Odpowiedzialna polityka transportowa państwa musi obejmować również elementy zabezpieczenia przed nadmierną, szybką i niekontrolowaną degradacją infrastruktury, w tym zarządzanej przez samorzady. Wziąwszy pod uwagę dbałość o racjonalne wykorzystanie środków publicznych oraz optymalne pod względem czasu i jakości wykorzystanie infrastruktury, konieczne jest stworzenie skutecznych ram kontroli ruchu najcięższych pojazdów oraz właściwe – odzwierciedlające stopień degradacji i konieczne dostosowania – ujęcie ich w systemie opłat za dostęp.

Ponadto należy podkreślić konieczność zagwarantowania pełnej zgodności proponowanych działań z polityką klimatyczną Unii Europejskiej i zawartym w Białej Księdze (*Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu z 2011 roku*) zobowiązaniem „Do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych.” W tym kontekście należy zagwarantować, że zmiana dyrektywy wg omawianego projektu nie będzie stanowiła działania sprzecznego z przyjętym kierunkiem zmian w sektorze transportu i negatywnie oddziałującego na rzecz rozwoju transportu kolejowego.

Zwracamy również uwagę na kwestie konkurencyjności polskiego sektora przewozów samochodowych oraz branży intermodalnej. Skuteczne wykorzystanie dopuszczenia nowych możliwości operacyjnych Europejskiego Systemu Modułowego wymagać będzie ogromnych

nakładów inwestycyjnych na nowe pojazdy oraz częściowo na dostosowanie infrastruktury przeładunkowej i logistycznej. Wziąwszy pod uwagę specyfikę rynku polskiego, tj. jego rozdrobnienie i w przeważającej części ograniczoną skalę działalności poszczególnych podmiotów, istnieje ryzyko bariery finansowej po stronie inwestycji, co może nieść za sobą ryzyko ekspansji na nasz rynek największych międzynarodowych podmiotów i realne straty dla polskiego kapitału.

Przyjęcie postulowanych przez nasze organizacje, ale również przez cały europejski sektor kolejowy i intermodalny, wskazanych powyżej kierunków działań ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia stabilności i zrównoważenia krajowego rynku transportu towarów, również w aspekcie jego międzynarodowej konkurencyjności i możliwości rozwojowych na tle innych krajów europejskich. Jeśli obecnie dyskutowane zmiany Dyrektywy Rady 96/53/WE zostaną przyjęte bez istotnych zabezpieczeń i zastrzeżeń, doprowadzą do szeregu negatywnych skutków, m.in.:

- zmniejszą udział kolei oraz transportu kombinowanego (drogowo-kolejowego) w przewozach ogółem, podważając uzasadnienie wydatkowania ogromnych środków publicznych już zainwestowanych w zrównoważoną infrastrukturę, w tym terminale intermodalne,
- przyspieszą degradację infrastruktury drogowej, takiej jak autostrady, drogi ekspresowe, drogi krajowe i samorządowe, mosty, tunele i parkingi,
- spotęgują zjawisko kongestii i wyczerpywania przepustowości kluczowych dróg i węzłów drogowych, podwyższą emisję CO₂ i zanieczyszczeń powietrza, hałasu i drgań,
- obniżą sumaryczny poziom bezpieczeństwa w sektorze transportu i przyczynią się do przesunięcia modalnego w kierunku gałęzi transportu wysokoemisyjnych, napędzanych paliwami kopalnymi, generujących najwyższe koszty zewnętrzne i problemy w zakresie bezpieczeństwa ruchu.
- przeniosą wyższe koszty utrzymania i infrastruktury na budżety państw członkowskich i podatników.

Wziąwszy pod uwagę zaprezentowaną powyżej argumentację wnosimy o uwzględnienie w polskim stanowisku negocjacyjnym postulatów branży kolejowej i intermodalnej obejmujących ustanowienie spójnych ram regulacyjnych umożliwiających dopuszczenie wyższych mas wyłącznie dla pojazdów bezemisyjnych (ZEV), przy jednoczesnej ochronie infrastruktury drogowej i wykluczeniu mechanizmów wydłużających eksploatację pojazdów spalinowych (ICE), zapewnienie pełnej interoperacyjności transportu intermodalnego poprzez jednoznaczne limity długości i konfiguracji pojazdów, wdrożenie kompleksowych ocen skutków

(ex-ante i ex-post) wraz ze skutecznym monitoringiem i zachowaniem kontroli państw członkowskich nad EMS, wprowadzenie obowiązkowych systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz automatycznego monitoringu parametrów pojazdów ciężkich, przeznaczenie dochodów z kar na rozwój transportu zrównoważonego i infrastruktury intermodalnej, a także utworzenie europejskich ram informacyjnych wspierających efektywne planowanie operacji transportowych, w tym w ruchu transgranicznym.

Jednocześnie deklarujemy otwartość na dialog i pełne wsparcie Ministerstwa w dalszych pracach nad zmianami Dyrektywy i wyrażamy gotowość do udziału ekspertów naszych organizacji w dalszych konsultacjach lub spotkaniach poświęconych temu tematowi.

Z wyrazami szacunku



Marita Szustak

Prezes

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego



Jakub Majewski

Prezes Zarządu

Fundacja ProKolej



Adrian Furgalski

Przewodniczący Zarządu

Railway Business Forum



Agnieszka Lewocka

Członek Zarządu

Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”



Wojciech Jurkiewicz

Prezes Zarządu

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych