



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 07 października 2021 r.

Znak sprawy: DTD-2.054.9.2021

**Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na interpelację nr 26842 posła Bartłomieja Wróblewskiego w sprawie zagrożenia stwarzanego na drogach przez kierowców pojazdów ciężarowych, przedstawiam następującą informację.

Na wstępie uprzejmie wskazuję, że Inspekcja Transportu Drogowego za niestosowanie się do znaku B-25 „zakaz wyprzedzania” lub znaku B-26 „zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe” w 2019 r. nałożyła 426 mandatów karnych, w tym 79 na autostradach i 106 na drogach ekspresowych. Natomiast w 2020 r. 745 mandatów karnych, 279 na autostradach i 183 na drogach ekspresowych. Natomiast Inspektorzy delegatur terenowych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w zakresie naruszeń zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe na drogach ekspresowych oraz autostradach w 2019 r., nałożyli 93 mandaty karne, natomiast w 2020 r. 86 mandatów karnych. Inspektorzy Biura Kontroli Opłaty Elektronicznej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w roku 2019 nałożyli 712, a w 2020 r. 417 mandatów karnych wobec kierujących samochodami ciężarowymi i zespołami pojazdów powyżej 3,5 t na autostradach, na których obowiązuje zakaz wyprzedzania ustanowiony znakiem zakazu B-26 „zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe”. Inspektorzy z Wydziału Nadzoru i Organizacji Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w ramach przeprowadzonych kontroli ruchu drogowego, zgodnie z art. 129a ust. 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.), nałożyli 3 mandaty karne w 2019 r. oraz 1 mandat karny w 2020 r. za złamanie zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe na autostradach i drogach szybkiego ruchu.

Decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu odpowiednich rozwiązań (w tym również tych, które ograniczają wskazane w interpelacji negatywne zachowania kierowców pojazdów ciężarowych) podejmuje właściwy organ zarządzający ruchem, który w myśl przepisów § 3 ust. 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z 2017 r. poz. 784), rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu. Natomiast zgodnie z przepisami § 6 ust. 1 przywołanego rozporządzenia, organ ten zatwierdza projekt organizacji ruchu, akceptując tym samym rodzaj i sposób umieszczenia znaków i sygnałów drogowych. Na drogach krajowych – zgodnie art. 10 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* ruchem zarządza Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

wiepodlega

POLSKA
STULECIE ODRODZENIA
NIEPODLEGŁOŚCI

W odniesieniu do pytań pierwszego i trzeciego zawartych w treści interpelacji, pragnę poinformować Panią Marszałek, że Rada Ministrów przyjęła kierunki zmian w zakresie *ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*, przedłożone przez ministra infrastruktury. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest priorytetem rządu. Zaproponowane rozwiązania realizują zapowiedź Pana premiera Mateusza Morawieckiego z exposé. Zmiany pozwolą na skuteczniejszą walkę z niebezpiecznymi kierowcami na drodze m.in. poprzez zaostrzenie kar dla sprawców przestępstw i wykroczeń drogowych.

Ponadto, w celu ograniczenia wyprzedzania pojazdów ciężarowych na drogach możliwe jest zastosowanie przez organ zarządzający ruchem (w przypadku autostrad i dróg ekspresowych - przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad) odpowiednich rozwiązań w organizacji ruchu na danej drodze.

Obecny stan prawny umożliwia wprowadzenie do organizacji ruchu oznakowania zakazującego wyprzedzania przez samochody ciężarowe, w postaci znaku B-26 „zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe”. Zgodnie z § 23 ust. 3 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.), znak B-26 zabrania wyprzedzania pojazdów silnikowych wielośladowych kierującemu:

1. samochodem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t,
2. ciągnikiem samochodowym,
3. pojazdem specjalnym lub używanym do celów specjalnych - o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t.

Szeroki zakres obowiązywania przedmiotowego znaku zabrania kierującemu pojazdem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t wyprzedzania pojazdów silnikowych wielośladowych – w tym również innych pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako organ zarządzający ruchem na drogach krajowych, posiadając wiedzę w zakresie warunków ruchu na sieci autostrad i dróg ekspresowych – może dostosować organizację ruchu do lokalnych potrzeb, uwzględniając m.in. potrzebę wyeliminowania manewrów wyprzedzania przez samochody ciężarowe na określonych odcinkach dróg (na których taki manewr prowadziłby do znacznego utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom lub powodowałby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu). Wymaga podkreślenia, że wskazane wyżej dostosowanie organizacji ruchu może mieć zarówno charakter stały, jak i okresowy. Może mieć również – dzięki zastosowaniu znaków zmiennej treści, które są zainstalowane na sieci autostrad i dróg ekspresowych – charakter dynamiczny, uzależniony od aktualnych parametrów ruchu, jak np. natężenie ruchu oraz udział w nim samochodów ciężarowych, czy warunki pogodowe.

Z punktu widzenia Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego istotnym dla ograniczenia wykonywania manewru wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe na autostradzie i drodze ekspresowej jest obowiązek wyposażenia samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i ciągników samochodowych, dla których określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t, w homologowany ogranicznik prędkości montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną, ograniczający maksymalną prędkość samochodu ciężarowego i ciągnika samochodowego do 90 km/h. Obowiązek wyposażenia określonych kategorii pojazdów w ogranicznik prędkości wynika z przepisów homologacyjnych obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej i ma na celu zagwarantowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Stosowanie tych urządzeń w pojazdach powinno przekładać się na odpowiednie zachowanie kierujących pojazdami ciężarowymi.

Odpowiadając na drugie pytanie wskazane w interpelacji uprzejmie informuję, że w myśl przepisów art. 129 przywołanej wyżej *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań Policji.

Wobec faktu, iż sprawy związane z wykonywaniem zadań z zakresu ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym opiniowanie programów, informacji i sprawozdań oraz dokonywanie w tym zakresie sprawdzenia i oceny efektów działania Policji należą do zakresu działań Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji zasadnym wydaje się skierowanie wystąpienia w kwestii wprowadzenia częstszych policyjnych kontroli do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Z wyrazami szacunku,

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.