



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.71.2025

Warszawa, 02 lutego 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację interpelacją nr 13938 posłanki Marty Stożek, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę podejmowania skutecznych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu resort infrastruktury podejmuje m.in. działania legislacyjne mające na celu dostosowanie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) do współczesnych wyzwań i oczekiwań w obszarze bezpieczeństwa na drogach.

Jednym z takich działań legislacyjnych było wprowadzenie ustawą z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 463) nowego ust. 3a w art. 19 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, określający minimalny odstęp od poprzedzającego pojazdu na autostradach i drogach ekspresowych. Zgodnie z brzmieniem tego przepisu kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową jest obowiązany zachować minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach określa się jako nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę. Przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania. W ocenie resortu infrastruktury wprowadzony przepis nie wymaga zmiany. Stosowanie tego przepisu w praktyce eliminuje zjawisko tzw. „jazdy na zderzaku”, o którym mowa w treści interpelacji, na drogach ekspresowych oraz autostradach, a więc na drogach na których ruch pojazdów odbywa się z największymi prędkościami, a skutki ewentualnego najechania na tył pojazdu mogą być bardzo groźne. Jednocześnie pragnę zwrócić uwagę, że proponowany przez Panią Poseł Martę Stożek sposób określania odległości między pojazdami w oparciu o czas (odstęp 2-3 sekundowy od poprzedzającego pojazdu), również zawiera element ocenny i nie może być uznany za mierzalny bez zastosowania odpowiedniego urządzenia.

Nawiązując do kwestii zasad zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości, uprzejmie informuję, że w dniu 2 grudnia 2025 r. została opublikowana ustawa z dnia

17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1676). Ustawa ta wprowadziła liczne zmiany zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. zmiany w art. 135 i 135a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, polegające na rozszerzeniu przesłanki zatrzymania prawa jazdy za kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h. Dotychczas ww. przekroczenie prędkości skutkowało zatrzymaniem prawa jazdy wyłącznie w przypadku kierowania pojazdem na obszarze zabudowanym. Przedmiotowa nowelizacja rozszerzy sankcję utraty prawa jazdy również, gdy kierujący pojazdem przekroczył prędkość o 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym. Wymaga podkreślenia, że według statystyk właśnie na tego rodzaju drogach dochodzi do najbardziej tragicznych w skutkach wypadków.

Odnosząc się do postulatu ograniczenia wyprzedzania po prawej stronie, uprzejmie wyjaśniam, że przedmiotowa kwestia została uregulowana przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 24 ust. 10 tej ustawy dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu na jezdni jednokierunkowej oraz na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku. Jednocześnie ustawa wymaga w tym zakresie spełnienia następujących warunków określonych w art. 24 ust. 1 i ust. 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym:

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy:

- 1) ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu;
- 2) kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania;
- 3) kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu. (...)

7. Zabrania się wyprzedzania pojazdu silnikowego jadącego po jezdni:

- 1) przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia;
- 2) na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi;
- 3) na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany.”.

W ocenie resortu infrastruktury ww. przepisy są wystarczająco zrozumiałe i jednoznaczne, dlatego też w najbliższym czasie nie są planowane zmiany w powyższym zakresie.

Odnosząc się do kwestii oznakowania drogowego, pragnę wskazać, że ograniczenie zjawiska przeznakowania dróg i podniesienia czytelności oznakowania drogowego, jest obecnie jednym z priorytetów działań resortu infrastruktury.

W związku z art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1768), dotychczasowe

przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj.:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.),
- rozporządzenie 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.),

zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a tej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 20 września 2026 r. Konieczne jest zatem opracowanie projektu nowego aktu prawnego w tym zakresie.

Celem zmian jest zapewnienie nowoczesnych i skutecznych regulacji, które będą odpowiadały wyzwaniom współczesnej infrastruktury. Nowe przepisy będą przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania będą przyczyniać się do poprawy ich bezpieczeństwa, głównie poprzez czytelne i zrozumiałe organizacje ruchu na drogach.

Istotne jest również dostosowanie przepisów do rozwiązań jakie znalazły się w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518, z późn. zm.).

Działania w tym zakresie zostały już podjęte. Na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, przy wsparciu finansowym pochodzącym z funduszy Unii Europejskiej, przygotowana została „Analiza warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Dokumentacja została opracowana przez konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów i obecnie znajduje się na etapie odbiorów. Wyniki analizy zostaną wzięte pod uwagę podczas prac legislacyjnych. Wśród zagadnień ujętych w opracowaniu znajdują się m.in. propozycje nowych rozwiązań w zakresie ograniczeń prędkości, w tym propozycje uwzględniające obowiązywanie ograniczenia prędkości w zależności od istniejących warunków pogodowych (opady deszczu, opady śniegu).

Należy przy tym pokreślić, że przedmiotowa Analiza została przekazana do resortu infrastruktury w listopadzie 2025 r., zatem nie jest obecnie możliwe wydanie nowych regulacji o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania (uczestnicy ruchu drogowego, producenci i dystrybutorzy znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem i sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, odpowiednie służby, w tym m. in. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa itd.) w pierwotnie wskazanym terminie. W związku

z powyższym przewiduje się jego wydłużenie. Ze względu na szeroki zakres konsultacji społecznych projektu rozporządzenia należy założyć, że proces ten może być długotrwały. Wydłużenie okresu, w jakim zachowują moc dotychczasowe przepisy wykonawcze pozwoli na dokończenie prac nad nowym rozporządzeniem oraz umożliwi przeprowadzenie szczegółowych analiz i uzgodnień z przedstawicielami poszczególnych środowisk i branż celem opracowania optymalnych regulacji, również w zakresie podniesionym w treści interpelacji.

Niezależnie od powyższego podkreśla wymaga, że na podstawie przepisów § 6 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), decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu poszczególnych rozwiązań podejmuje organ lub podmiot zarządzający ruchem właściwy dla drogi danej kategorii.

Zgodnie z art. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, organami i podmiotami zarządzającymi ruchem są:

- na drogach krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- na drogach wojewódzkich – marszałek województwa,
- na drogach powiatowych i gminnych – starosta,
- na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – prezydent miasta,
- na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania – podmiot zarządzający tymi drogami.

Organ lub podmiot zarządzający ruchem zatwierdzający organizację ruchu na drodze akceptuje rodzaj zastosowanych rozwiązań i tym samym ich zgodność z obowiązującymi przepisami.

Zgodnie z § 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem może:

- zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części,
- odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek,
- odrzucić projekt.

Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu (zgodnie z § 8 pkt 5 tego rozporządzenia) w przypadku stwierdzenia:

- że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego,
- niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto, zgodnie z § 8 pkt 6 rozporządzenia, organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

- niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej,
- nieefektywności projektowanej organizacji ruchu.

Dodatkowo, działalność organów zarządzających ruchem podlega także nadzorowi. Zgodnie z art. 10 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych sprawuje minister właściwy do spraw transportu, zaś na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych, publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie oraz wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania – wojewoda.

W myśl art. 10 ust. 10 ustawy, organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

Ponadto, § 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem precyzuje, że organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

Powyższe oznacza, że zastosowanie poszczególnych rozwiązań jest uzależnione od decyzji organu lub podmiotu zarządzającego ruchem, a w przypadku rozwiązań budzących wątpliwości pod kątem bezpieczeństwa czy zgodności z prawem, istnieją mechanizmy umożliwiające zmianę organizacji ruchu.

W odniesieniu do zagadnienia konsultowania rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, uprzejmie wskazuję, że w strukturze organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury funkcjonuje Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD), która jest międzyresortowym organem pomocniczym Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzącym działania promujące kwestie bezpieczeństwa na polskich drogach wśród wszystkich użytkowników dróg. Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy do spraw transportu, a realizację jej zadań wspiera Sekretariat KRBRD.

KRBRD stale wprowadza szereg zmian w przepisach prawa, które mają poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także prowadzi szereg działań skierowanych do wszystkich uczestników ruchu drogowego. Głównym założeniem prowadzonych działań jest wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze, spadek liczby ofiar śmiertelnych i rannych. Działania te prowadzone są zgodnie z założeniami wieloletniego krajowego programu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce - Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (NPBRD 2021-2030), a także Programów Realizacyjnych - obecnie Program Realizacyjny na lata 2024-2025.

Należy podkreślić, iż NPBRD 2021-2030 został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najnowszych trendów i najskuteczniejszych rozwiązań, a przede wszystkim w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji. Dodatkowo, NPBRD 2021-2030 jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027. NPBRD 2021-2030 stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzupełnieniem ww. krajowej strategii BRD są dokumenty tworzące ramy finansowe do realizacji inwestycji infrastrukturalnych, tj. Program Budowy Dróg Krajowych do 2023 r. i jego kontynuacja, Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 oraz Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 i zawierający elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego Program Utrzymania Dróg Krajowych na lata 2020-2030, który będzie kontynuował założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 począwszy od roku 2025.

Ponadto, w ślad za zapisami NPBRD 2021-2030 w zakresie problemu ilości ofiar wypadków drogowych, w warunkach krajowych sporządzono wiele opracowań o charakterze doradczym i analitycznym, wskazując na najważniejsze aspekty problematyki oraz możliwe sposoby usprawnienia. Do kluczowych dokumentów można zaliczyć wieloaspektowe opracowania Najwyższej Izby Kontroli, odnoszące się do tematyki bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i wskazujące na konieczność uporządkowania finansowania, zarządzania oraz programowania prowadzonych działań. Na zlecenie Sekretariatu KRBRD przygotowany był także obszerny przegląd rozwiązań funkcjonalnych w obszarze systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w krajach członkowskich Unii Europejskiej, wskazujący we wnioskach na zasadność podjęcia niezwłocznych prac legislacyjnych ukierunkowanych na powołanie instytucji wiodącej, odpowiedzialnej za koordynację procesu poprawy bezpieczeństwa drogowego. W opracowaniu Polskiej Izby Ubezpieczeń wskazano natomiast, iż należy rozważyć procesy restrukturyzacyjne w obszarze zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, a także zwiększyć rangę problematyki na najwyższych poziomach zarządzania państwa.

Z uwagi na globalny charakter problematyki wypadków drogowych kwestie dotyczące rozwiązań w warunkach polskich były przedmiotem wielu analiz organizacji i instytucji międzynarodowych, wyspecjalizowanych w procesach analityczno-doradczych.

Z opracowań Banku Światowego wynika, iż warunkiem powodzenia w zakresie stałej redukcji poziomu zagrożenia na polskich drogach powinno być stworzenie optymalnych warunków do funkcjonowania sprawnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Oznacza to m.in. konieczność ukonstytuowania silnej Krajowej Instytucji Wiodącej, wyposażonej w zestaw narzędzi i instrumentów organizacyjno-finansowych, w

końcowym rozrachunku - odpowiedzialnej za zarządzanie i powodzenie krajowych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto, jak wspomniano w treści przedmiotowej interpelacji, Szwecja, obok Norwegii, znajduje się w europejskiej czołówce w zakresie utrzymywania wysokich standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). Polska, pomimo wyraźnej poprawy w ciągu ostatniej dekady, nadal odnotowuje wyższy od średniej unijnej (44 osoby w 2024 roku) wskaźnik liczby ofiar zabitych w przeliczeniu na milion mieszkańców w ciągu roku (52 osoby). Dla porównania wskaźnik ten dla Szwecji wyniósł 20 osób.

Ponadto, to właśnie w Szwecji powstała idea Wizji Zero, która zakłada, że nikt nie powinien ginąć ani doznawać poważnych obrażeń w wypadkach na drodze, a celem jest osiągnięcie zerowej liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń do 2050 roku. Celem pośrednim jest natomiast redukcja o 50% liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach drogowych do 2030 roku. W tym miejscu należy odnotować, że zgodnie z przewidywaniami Komisji Europejskiej, Polska znajduje się w wąskim gronie 5 państw UE (obok Litwy, Belgii, Danii i Słowenii), które przy utrzymującym się trendzie mają szanse na osiągnięcie ww. celu pośredniego, możliwie nawet przed czasem.

Należy też wspomnieć, że niektóre z propozycji zmian, zgłoszonych przez Panią Posel Martę Stożek, zostały już wprowadzone. Konfiskata pojazdu za jazdę pod wpływem alkoholu obowiązuje w Polsce od 14 marca 2024 roku. W wyniku nowelizacji Kodeksu karnego, obowiązują przepisy o konfiskacie pojazdu za jazdę pod wpływem alkoholu. Przepisy te obejmują sytuacje, gdy kierowca prowadzi pojazd mając co najmniej 1,5 promila alkoholu we krwi, spowoduje wypadek przy stężeniu powyżej 1 promila, lub prowadzi pojazd pod wpływem alkoholu, mając już orzeczony zakaz prowadzenia.

Z pewnością na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wpłyną też rozwiązania zawarte w przywołanej wyżej ustawie z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która przewiduje m.in. prawo jazdy od 17 roku życia, okres próbny dla młodych kierowców, obowiązek używania kasków ochronnych przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub innym urządzeniem transportu osobistego do 16 roku życia, odbieranie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h na drogach jednojezdniowych poza obszarem zabudowanym, ograniczenie możliwości redukcji punktów karnych oraz cofnięcie uprawnień za jazdę w okresie zatrzymania prawa jazdy.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie

