



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.3.2026

Warszawa, 27 maja 2026 r.

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 17148 Posła na Sejm RP pana Tomasza Głogowskiego, przekazuję poniższe informacje.

Znak D-51a „automatyczna kontrola średniej prędkości” został wprowadzony do przepisów 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.) oraz rozporządzenia 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.) w 2019 r. Prowadzone wówczas prace legislacyjne zakończyły się bez wprowadzenia miniatury znaku B-33, wskazującego prędkość obowiązującą na odcinku objętym kontrolą prędkości. Wątpliwości do takiej zmiany znaku D-51a zgłaszane były już na etapie konsultacji publicznych. Ostatecznie wprowadzono do porządku prawnego rozwiązanie niezawierające informacji o ograniczeniu prędkości z uwagi (jak wynika z dostępnych na stronach RCL informacji) na poprawność legislacji oraz jasności i przejrzystości przepisów.

Należy przy tym podkreślić, że zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe. Maksymalna dopuszczalna prędkość, obowiązująca poszczególne rodzaje pojazdów na poszczególnych drogach, wynika z przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a jeśli na danym odcinku drogi jest inna, niż wynika to z przepisów ustawy, wówczas jest ona podana na znaku B-33 „ograniczenie prędkości”.

Należy przy tym podkreślić, że bezwzględnym obowiązkiem użytkowników dróg jest przestrzeganie przepisów ruchu drogowego, w tym zasad dotyczących prędkości. Urządzenia rejestrujące, tzw. fotoradary, służą do wykrywania przekroczeń dopuszczalnej prędkości i sankcjonowania tego typu niebezpiecznych zachowań. Drogi objęte odcinkowym pomiarem prędkości nie są zatem objęte specjalnymi zasadami dotyczącymi prędkości, a kierowcy są zobowiązani wiedzieć jak szybko mogą się nimi poruszać.

W tym miejscu należy wskazać, że zgodnie z danymi zawartymi w raporcie „Wypadki drogowe w Polsce w 2025 roku”, opracowanym przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, w ubiegłym roku doszło łącznie do 20 925 wypadków (w tym 19 195 z winy kierujących – 91,7%), z czego 1545 to wypadki ze skutkiem śmiertelnym (w tym 1323 z winy kierujących – 85,6%). Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było drugą najpoważniejszą przyczyną wypadków ogółem i pierwszą w odniesieniu wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Życie z tego właśnie powodu straciło 536 osób.

Z powyższego wyraźnie wynika, że kwestia poruszania się z bezpieczną i dopuszczalną prędkością jest niezwykle ważna dla bezpieczeństwa na drogach. Oznakowanie drogowe powinno zatem być jednym z elementów mających sprawić, że ograniczenia prędkości będą przestrzegane zawsze, a nie jedynie w miejscach objętych systemami nadzoru.

Osobną kwestią pozostaje czytelność zaproponowanego oznakowania. Zgodnie z pkt 3.2.34.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, dotyczącego zasad ograniczania prędkości, w razie potrzeby ograniczenia prędkości, np. ze względu na stan nawierzchni, nośność obiektu mostowego, nadmierny hałas, geometrię drogi itp. tylko dla określonych rodzajów pojazdów, np. motocykli, samochodów ciężarowych, ciągników rolniczych, pojazdów silnikowych z przyczepą, pojazdów z przyczepą kempingową, autobusów, trolejbusów, pojazdów z towarami niebezpiecznymi, pojazdów z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi, pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę, pod znakiem B-33 „ograniczenie prędkości” należy umieścić tabliczkę z symbolem takiego pojazdu.

W sytuacji, gdy prędkość dopuszczalna dla różnych pojazdów może być różna, w przypadku zmiany wzoru graficznego znaku D-51a poprzez dodanie miniatury znaku o ograniczeniu prędkości konieczne byłoby wskazywanie kilku ograniczeń dla poszczególnych grup pojazdów, przez co znak ten stałby się nieczytelny.

O ile Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje informacjami dotyczącymi wpływu czytelności obecnej formy oznakowania odcinkowego pomiaru prędkości na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, to samo funkcjonowanie OPP bezsprzecznie poprawia poziom tego bezpieczeństwa. Znajduje to potwierdzenie m.in. w raporcie Najwyższej Izby Kontroli z kontroli nr 138/2019/P/18/061/LBI „Odcinkowy pomiar prędkości w ruchu drogowym”, opublikowanym w 2019 r. Treść raportu dostępna jest na stronie

internetowej NIK pod adresem <https://www.nik.gov.pl/najnowsze-informacje-o-wynikach-kontroli/odcinkowy-pomiar-predkosci.html>.

Niezależnie od powyższego, obecnie w Ministerstwie Infrastruktury opracowywany jest nowy akt prawny regulujący kwestie związane ze wzorami i stosowaniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunkami, jakie muszą spełniać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z podstawowymi zasadami lokalizowania znaków i sygnałów drogowych. Akt ten zastąpi dotychczas obowiązujące

- rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
  - rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Zakładanym rezultatem jest przyjęcie rozwiązań, które będą odpowiadały potrzebom i aktualnym technologiom możliwym do stosowania w branży drogowej. Nowe zapisy mają być przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa.

Podstawę dla prowadzonych prac legislacyjnych stanowią wyniki „Analizy 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”, zrealizowanej na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przez konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. W skład zespołu autorskiego wchodził przedstawiciel czołowych uczelni technicznych w Polsce, ale również projektanci, przedstawiciele zarządów dróg i organów zarządzających ruchem, producentów z branży drogowej. Wyniki analizy stanowią istotne źródło wiedzy i w znaczący sposób wpływają na przyspieszenie realizowanych działań. Zespół ekspertów zarekomendował pozostawienie obecnego wzoru znaku D-51a, tj. bez miniatury znaku B-33 „ograniczenie prędkości”.

W tym miejscu należy podkreślić, że prace legislacyjne nad nowym aktem wykonawczym są prowadzone zgodnie z zasadami opisanymi w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404, z późn. zm.). Oznacza to, że projekt rozporządzenia zostanie poddany m.in. konsultacjom publicznym, a wszelkie zainteresowane osoby i środowiska będą mogły zgłosić swoje propozycje dotyczące zawartości dokumentu, w tym wzoru znaku D-51a.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu