



MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 2.02.16. zał.
nr. 504 podpis.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 2.02.16.
nr. 428 podpis. Kowalska

Warszawa, 29 stycznia 2016 r.

DTD.II.054.2.2016.MK.1

NK: 6690/16

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z pismem nr BPS/043-06-54/15, przy którym przesłano oświadczenie złożone przez senatora Roberta Dowhana podczas 6. posiedzenia Senatu RP w dniu 24 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* przepisu dotyczącego całkowitego zakazu wyprzedzania samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t przez tożsamy pojazd na polskich autostradach dwupasowych, poniżej przedstawiam następujące stanowisko.

Należy wskazać, że zasady ruchu na drogach, w tym również na autostradach, reguluje *ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.).

W myśl przepisów art. 19 wskazanej wyżej ustawy, kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym, zapewniającą panowanie nad pojazdem, uwzględniającą warunki, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu.

Ponadto, zgodnie z art. 24 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność i w szczególności upewnić się, czy:

- ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu,
- kierujący jadący za nim nie rozpoczął wyprzedzania.

Realizując manewr wyprzedzania kierujący pojazdem powinien posiadać absolutną pewność, że zarówno organizacja ruchu, jak również inne czynniki mające wpływ na ruch drogowy, pozwalają mu na bezpieczne wykonanie tego manewru.

Na podstawie przepisów art. 129 oraz 129a *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego, dlatego też ocena zachowań kierujących pojazdami pod

względem ich zgodności z wyżej wymienionymi normami ustawowymi, pozostaje w kompetencji tych organów.

Ponadto, uprzejmie informuję, że obecne regulacje prawne umożliwiają wprowadzenie do organizacji ruchu oznakowania zakazującego wzajemne wyprzedzanie się pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Taki skutek można uzyskać umieszczając w organizacji ruchu na danej drodze znak 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. Nr 170, poz. 1393, 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.

Decyzję o wprowadzeniu do organizacji ruchu zakazu wyrażonego wskazanym wyżej znakiem drogowym, podejmuje organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi, który – zgodnie z przepisami § 3 ust. 1 pkt 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. Nr 177, poz. 1729) – zatwierdza organizację ruchu na drodze.

Organy zarządzające ruchem na drogach określa art. 10 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którym na drogach krajowych (w tym również autostradach) zarządza ruchem Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Mając na względzie, że wskazane powyżej obowiązujące regulacje prawne dają szerokie możliwości w zakresie dostosowania organizacji ruchu do potrzeb wynikających z parametrów drogi (np. liczba pasów ruchu) oraz charakterystyki ruchu (natężenia ruchu, rodzaju pojazdów uczestniczących w ruchu, itp.), wyrażam stanowisko, że wprowadzenie do *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* zmian postulowanych przez senatora Roberta Dowhana, nie znajduje uzasadnienia.

Z poważaniem,
z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu