



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.0530.33.2025

Warszawa, 30 stycznia 2026

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), po rozpatrzeniu petycji z dnia 31 października 2025 r., w sprawie zmiany zakresu stosowania ustawy – Prawo o ruchu drogowym w celu pełnej zgodności z Konwencją wiedeńską o ruchu drogowym, informuję, że petycja została rozpatrzona negatywnie.

W przedmiotowej petycji wnioskodawca wskazuje na potrzebę podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do zmiany art. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym tak, by brzmiał mniej więcej w następujący sposób: „Przepisy ustawy stosuje się do ruchu odbywającego się na każdej drodze lub terenie otwartym dla ruchu publicznego, niezależnie od formalnego statusu drogi.”

W odpowiedzi na przywołaną wyżej petycję z dnia 31 października 2025 r. uprzejmie informuję, że obowiązkiem Umawiających się Stron, wskazanym w art. 3 przedmiotowej konwencji, jest podjęcie właściwych środków w celu zapewnienia **zgodności zasad ruchu drogowego, obowiązujących na ich terytoriach, z istotną treścią postanowień rozdziału II niniejszej konwencji**. Zasady te, pod warunkiem że nie będą w żadnym punkcie sprzeczne z tymi postanowieniami:

- mogą nie zawierać tych wszystkich postanowień, które mają zastosowanie do sytuacji nie występujących na terytoriach Umawiających się Stron;
- mogą zawierać postanowienia nie przewidziane w wymienionym rozdziale II.

W odniesieniu do postulatu dotyczącego wprowadzenia ułatwień w oznakowaniu „strefy ruchu” czy też „strefy zamieszkania”, uprzejmie wskazuję, że w celu oznaczenia miejsca rozpoczęcia i zakończenia strefy ruchu i strefy zamieszkania stosuje się znaki drogowe:

- D-40 „strefa zamieszkania”,
- D-41 „koniec strefy zamieszkania”,
- D-52 „strefa ruchu”,
- D-53 „koniec strefy ruchu.

Wzory i znaczenie tych znaków określono w przepisach *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.). Z kolei szczegółowe zasady stosowania tego oznakowania opisuje *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.). Zgodnie z art. 10 ust. 7 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w „strefie ruchu” i „strefie zamieszkania”, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

W celu ustanowienia na drodze wewnętrznej strefy zamieszkania lub strefy ruchu, podmiot zarządzający tą drogą musi wynieść oznakowanie zgodnie z organizacją ruchu zatwierdzoną w myśl przepisów *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z 2017 r. poz. 784). Zgodnie bowiem z art. 10 ust. 10b ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu. Jednocześnie należy zauważyć, że procedura zatwierdzania organizacji ruchu na drodze wewnętrznej jest prostsza niż w przypadku dróg publicznych.

Obecnie obowiązujące przepisy w sposób jednoznaczny i klarowny regulują kwestię ustanawiania stref ruchu i stref zamieszkania na drogach wewnętrznych.

Jednocześnie odnosząc się do kwestii dróg wewnętrznych należy pamiętać, że drogi wewnętrzne różni od dróg publicznych ich status własnościowy. W odróżnieniu od dróg publicznych, właścicielem drogi wewnętrznej nie musi być podmiot publicznoprawny (Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego). Drogi wewnętrzne mogą mieć różny charakter i w związku z tym mogą się też znacznie różnić w zakresie dostępności. Mogą być drogi wewnętrzne, należące do osób fizycznych lub niepublicznych osób prawnych, które są dostępne tylko dla podmiotów wybranych przez zarządcę lub właściciela drogi wewnętrznej. Jednakże może być też tak, że drogi należące do takich podmiotów będą dostępne tak jak drogi publiczne. Będzie tak w szczególności w przypadku, gdy te drogi wewnętrzne będą objęte właśnie strefą ruchu lub strefą zamieszkania.

Należy się natomiast zdecydowanie sprzeciwić postulatowi, zgodnie z którym „jeśli droga jest otwarta publicznie to jest z mocy ustawy publiczna”.

Przed wszystkim należy pamiętać, że drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie *ustawy o drogach publicznych* do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Droga publiczna służy wszystkim, bliżej nieokreślonym uczestnikom ruchu drogowego i nie może być traktowana jako obiekt przynależący wyłącznie do nieruchomości czy gruntu usytuowanych w jej bezpośredniej bliskości.

Zgodnie zaś z art. 2 *ustawy o drogach publicznych*, drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, drogi gminne. Każda kategoria drogi publicznej pełni określone funkcje w systemie dróg publicznych. Tym samym nie można wprowadzać wyłomów w zakresie zaliczania każdej „otwartej publicznie” drogi wewnętrznej do dróg publicznych, przede wszystkim ze względu na jej funkcję w systemie dróg, ograniczoną dostępność i status własnościowy.

Wobec powyższego brak jest podstaw prawnych oraz merytorycznych do uznania zasadności postulatu zawartego w petycji, dotyczącego zmiany zakresu stosowania ustawy – Prawo o ruchu drogowym w celu pełnej zgodności z Konwencją wiedeńską o ruchu drogowym.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Joanna Czarłowska

Zastępcą Dyrektora

Departamentu Transportu Drogowego

Dokument podpisany elektronicznie

