



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Numer powiadomienia : 2026/0277/FR (France)

Projekt rozporządzenia w sprawie parametrów technicznych i warunków instalacji podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość na drogach

Data otrzymania : 05/06/2026

Koniec zawieszenia : 08/09/2026

Message

Wiadomość 001

Informacja od Komisji - TRIS/(2026) 1508

dyrektywa (UE) 2015/1535

Powiadomienie: 2026/0277/FR

Powiadomienie o projekcie tekstu przez państwo członkowskie

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezaahuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20261508.PL

1. MSG 001 IND 2026 0277 FR PL 05-06-2026 FR NOTIF

2. France

3A. Ministères économiques et financiers

Direction générale des entreprises

SCIDE/SQUALPI/PNRP

Bât. Sieyès -Teledoc 143

61, Bd Vincent Auriol

75703 PARIS Cedex 13

d9834.france@finances.gouv.fr

3B. Ministère des transports

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

Tour Séquoia, 1, place Carpeaux, 92800 Puteaux, France

Direction des mobilités routières



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Sous-direction de l'expertise routière, du numérique et des territoires
Bureau ENT1

4. 2026/0277/FR - T40T - Transport miejski i drogowy

5. Projekt rozporządzenia w sprawie parametrów technicznych i warunków instalacji podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość na drogach

6. Pięć rodzajów podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość objętych projektem rozporządzenia to:

- 1 - próg zwalniający
- 2 - podwyższone przejście dla pieszych
- 3 - podwyższona platforma
- 4 - wyspa
- 5 - częściowy próg zwalniający na skrzyżowaniach

7.

8. Podwyższone urządzenie ograniczające prędkość ma na celu zmniejszenie prędkości pojazdów i polega na tymczasowej zmianie profilu podłużnego jezdni, obejmującej całą jej szerokość lub jej część.

W projekcie rozporządzenia określono pięć rodzajów urządzeń (art. 1).

Projekt rozporządzenia określa wymiary każdego rodzaju urządzenia (art. 2 i załącznik I)

Projekt rozporządzenia określa zasady dotyczące instalowania poszczególnych rodzajów konstrukcji na drogach publicznych (wskazując, gdzie jest to dozwolone, a gdzie zabronione) (art. 2 i załącznik II).

Projekt rozporządzenia określa, że fabrycznie prefabrykowane urządzenia muszą uzyskać świadectwo zgodności lub świadectwo równoważności przed ich instalacją na drodze publicznej, co gwarantuje ich bezpieczeństwo i zdolność do użytku (art. 3). Przewiduje się również, że szczegółowe zasady wydawania świadectwa zgodności i świadectwa równoważności oraz odpowiadające im metody oceny zostaną określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu (art. 3).

W projekcie określono również warunki wejścia w życie tych przepisów (art. 4) oraz procedury dostosowania istniejących systemów do nowych wymogów (art. 5).

9. Ze względu na ich cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego dla użytkowników dróg, w interesie publicznym leży zwiększenie liczby urządzeń ograniczających prędkość.

Kodeks drogowy stanowi, że parametry techniczne dróg departamentalnych i gminnych określa się w drodze rozporządzenia (art. L131-2 i L141-7 kodeksu drogowego). Specyfikacje projektowe konstrukcji – zarówno prefabrykowanych, jak i nieprefabrykowanych – oraz warunki ich instalacji stanowią specyfikacje techniczne, co oznacza, że muszą być uregulowane w drodze rozporządzenia.

Ponadto kodeks drogowy (rozdział IX – Infrastruktura drogowa) stanowi, że prefabrykowane elementy infrastruktury drogowej muszą zostać poddane procedurze oceny zgodności lub uzyskać świadectwo równoważności przed zainstalowaniem tych elementów na drogach publicznych. Zarządzenie, wydane na podstawie projektu rozporządzenia, określi ramy procedury certyfikacji.

9a. Przeciwdziałanie zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego związanemu z nadmierną prędkością



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Zastosowanie podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg na obszarach miejskich, a zwłaszcza tym najbardziej narażonym, poprzez zachęcanie kierowców poruszających się po terenach zabudowanych do zmniejszenia prędkości do 30 km/h lub mniej.

Według raportu z 2022 r. [Cerema, 2024] wypadki na terenach zabudowanych składają się na 32 % ofiar śmiertelnych, 45 % przypadków poważnych obrażeń oraz 59 % przypadków lekkich obrażeń. Zmniejszenie prędkości ogranicza liczbę wypadków oraz ich skutki z następujących powodów:

- Pole widzenia zwiększa się o około 30°;
- Droga hamowania skraca się o połowę;
- Siła uderzenia zostaje zmniejszona (co można porównać do upadku z pierwszego piętra, a nie z trzeciego).

Zmniejszenie prędkości przyczynia się również do poprawy jakości życia i zachęca do korzystania z niskoemisyjnych środków transportu.

Podwyższone urządzenia ograniczające prędkość stanowią część szeregu środków mających na celu zmniejszenie prędkości i poprawę bezpieczeństwa w niektórych kluczowych obszarach (centra miast, przejścia dla pieszych w pobliżu obiektów użyteczności publicznej itp.).

Szereg rozwiązań dostosowanych do różnych warunków miejskich

Przepisy dotyczące tych urządzeń ewoluowały stopniowo od czasu pierwszych badań przeprowadzonych w latach 70. XX wieku w różnych krajach europejskich, które wykazały skuteczność różnych podwyższonych urządzeń na drogach w ograniczaniu prędkości pojazdów silnikowych. W różnych badaniach przeprowadzonych od lat 70. XX wieku w Anglii [Watts, 1973] i Holandii [CROW, 1988] przeanalizowano zależności między geometrią profilu podłużnego urządzenia, odczuwanym dyskomfortem oraz prędkością przejazdu. Na przykład urządzenia ograniczające prędkość, podwyższone platformy i wyspy mają różne parametry geometryczne i w związku z tym nie zapewniają jednakowej prędkości przejazdu. Różnorodność urządzeń wymienionych w rozporządzeniu pozwala dostosować się do zróżnicowanych warunków miejskich.

Progresywne ujęcie przepisów oraz aktualna potrzeba ich zmiany

Przepisy dotyczące instalacji urządzeń podwyższonych rozwijały się stopniowo we Francji. W 1994 roku wprowadzono przepisy dotyczące urządzeń ograniczających prędkość oraz progów zwalniających (obecnie nazywanych „podwyższonymi przejściami dla pieszych”), którym towarzyszyła norma NF P98-300 dotycząca ich projektowania. W 2000 roku opublikowano wytyczne dotyczące wysp i podwyższonych platform; zostały one zaktualizowane w 2010 roku i rozszerzone o rozwiązania związane z częściowymi progami zwalniającymi na skrzyżowaniach, które przyczyniają się do ograniczenia prędkości na skrzyżowaniach.

Rozwój orzecznictwa w ostatnich latach dotyczący odmiennego traktowania różnych rodzajów urządzeń ograniczających prędkość, w połączeniu z rosnącymi obawami władz lokalnych co do pewności prawnej ich projektów infrastrukturalnych obejmujących podwyższone urządzenia ograniczające prędkość, skłonił Dyrekcję ds. Mobilności Drogowej Ministerstwa Transportu do podjęcia projektu mającego na celu ujednolicenie przepisów we współpracy z władzami lokalnymi odpowiedzialnymi za zarządzanie drogami (reprezentowanymi przez różne stowarzyszenia, w tym AMF i ADF).

Wynikiem prac jest projekt rozporządzenia, który jest przedstawiany wraz z dwoma załącznikami: jednym dotyczącym specyfikacji projektowych dla 5 rodzajów urządzeń ograniczających prędkość, a drugim określającym przepisy regulujące ich instalację na drogach publicznych.

Jednocześnie pod auspicjami ASCQUER, organizacji certyfikującej wyposażenie drogowe, grupa robocza złożona z przedstawicieli producentów i sprzedawców prefabrykowanych wysp – zarówno z betonu, jak i z materiałów syntetycznych – rozpoczęła prace nad opracowaniem normy certyfikacyjnej dotyczącej prefabrykowanych wysp. Norma ta zostanie uwzględniona w zarządzeniu, które zostanie wydane na podstawie projektu rozporządzenia.

9b. Rozporządzenie w sprawie podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość zostało wprowadzone zgodnie z kodeksem drogowym

Wdrażanie pięciu rodzajów podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość będzie regulowane rozporządzeniem na całym terytorium kraju zgodnie z kodeksem drogowym, a w szczególności z art. L.131-2 i L.141-7, które stanowią, że parametry techniczne dróg departamentalnych i gminnych określa się w drodze rozporządzenia.

W orzecznictwie podkreślono potrzebę uregulowania wszystkich takich urządzeń bez wyjątku, w tym wysp, platform i



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

częściowych progów zwalniających, które do tej pory były objęte jedynie ogólnymi zaleceniami zawartymi w przewodniku *Coussins et Plateaux* (Cerema, 2010).

Projekt rozporządzenia nie ma na celu nałożenia żadnych dodatkowych wymogów (poza wymogiem certyfikacji konstrukcji prefabrykowanych – zob. poniżej) poza tymi, które zostały już określone w rozporządzeniu nr 94-447 i w przewodniku Cerema. Rozporządzenie przyczynia się do zapewnienia poziomu bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg w odniesieniu do wszystkich podwyższonych urządzeń, które mogą być montowane na jezdni.

Regulacja prefabrykowanych systemów zarządzania ruchem drogowym – które są szczegółowo objęte dyrektywą TRIS – jest regulowana kodeksem drogowym, który zawiera przepisy mające na celu ułatwienie dostępu do rynku francuskiego wszystkim europejskim producentom i sprzedawcom detalicznym.

Instalacja prefabrykowanych wysp, sklasyfikowanych jako „urządzenia drogowe”, będzie regulowana na terenie całego kraju zgodnie z przepisami kodeksu drogowego (rozdział IX: Infrastruktura drogowa).

Przepisy kodeksu drogowego zawarte w rozporządzeniu przewidują dwie ścieżki certyfikacji prefabrykowanych urządzeń ograniczających prędkość: świadectwo zgodności lub świadectwo równoważności. Art. R119-5 kodeksu drogowego stanowi w szczególności, że:

III. – Infrastrukturę drogową wyprodukowaną w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub w innych państwach będących stronami Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zgodnie z przepisami technicznymi lub normami obowiązującymi w tych państwach, i której zgodność z tymi przepisami lub normami została oceniona i poświadczona na podstawie badań i kontroli przeprowadzonych w tych państwach, uznaje się za równoważną z infrastrukturą spełniającą wymogi niniejszego rozdziału, pod warunkiem że zapewnia ona w sposób trwały równoważny poziom bezpieczeństwa i przydatności do użytku.

Świadectwo równoważności wydaje właściwy minister zgodnie z przepisami art. R* 119-4, z zastrzeżeniem warunków określonych w zarządzeniu międzyresortowym, o którym mowa w sekcji IV niniejszego artykułu.

Przepisy kodeksu drogowego nie dopuszczają mniej restrykcyjnych rozwiązań, ponieważ przed instalacją lub wprowadzeniem do obrotu jakiegokolwiek takiego urządzenia wymagane jest wydanie świadectwa zgodności lub świadectwa równoważności.

9c. W szeregu orzeczeń sądowych sędziowie, do których zwrócono się o wydanie orzeczenia w sprawie nieprawidłowości dotyczących wymiarów lub instalacji przedmiotowych urządzeń, nie zakwestionowali celów w zakresie bezpieczeństwa, które mają spełniać te urządzenia. Sędzia zazwyczaj koryguje nieprawidłowości, ale nie nakazuje usunięcie urządzenia, co leży w interesie publicznym.

Środek nie zakłóca funkcjonowania rynku wewnętrznego; w przejrzysty sposób określa wymagane specyfikacje produktu pod względem bezpieczeństwa i przydatności do stosowania.

Dotychczasowy brak przepisów dotyczących właściwości urządzeń prefabrykowanych mógł doprowadzić do stosowania produktów niskiej jakości, które bardzo szybko ulegają zniszczeniu, stwarzając tym samym zagrożenie dla użytkowników dróg, a zwłaszcza dla motocyklistów. Przepisy mają na celu zapobieganie instalowaniu produktów niezgodnych z wymogami.

10. Odniesienia do tekstów podstawowych:

11. Nie

12.

13. Nie

14. Nie

15. Nie



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

16.

Aspekty TBT: Nie

Aspekty SPS: Nie

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu