**UZASADNIENIE**

Projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).

W dotychczas obowiązujących przepisach *rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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 oraz z 2020 r. poz. 862) zidentyfikowane zostały braki w zakresie warunków technicznych oraz sposobu umieszczania na drogach niektórych znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projektowana regulacja uzupełnia i doprecyzowuje przepisy wymienionego wyżej rozporządzenia w przedmiotowym zakresie, co wpłynie m.in. na sposób i zakres informacji przekazywanych przez oznakowanie drogowe kierującym pojazdami, a w konsekwencji będzie miało pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, jak i komfortu podróżowania, m.in. na autostradach oraz drogach ekspresowych.

Wprowadzenie nowych rozwiązań prawnych będzie stanowiło ułatwienie również dla organów zarządzających ruchem na drogach, które będą dysponowały szerszym katalogiem możliwych do zastosowania rozwiązań, co pozwoli na bardziej elastyczne reagowanie na potrzeby wynikające z charakterystyki i struktury ruchu odbywającego się na danej drodze lub odcinku drogi.

Nie bez znaczenia pozostaje też wpływ projektowanej regulacji na działania z zakresu kontroli ruchu drogowego przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących, prowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego, z uwagi na doprecyzowanie zasad umieszczania tych urządzeń w pasie drogi publicznej.

Projekt rozporządzenia zawiera ponadto sprostowanie błędów zidentyfikowanych w treści przepisów załączników nr 1 i 3 do *rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*.

Zmiany wprowadzane przedmiotowym projektem rozporządzenia obejmują:

W załączniku nr 1 do rozporządzenia:

Projektowana regulacja rozszerza treść pkt 1.2.2 umożliwiając stosowanie znaków D-51 „automatyczna kontrola prędkości” i D-51a „automatyczna kontrola średniej prędkości” oraz tabliczki T-27 wskazującej, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci (stosowanej ze znakami D-6 „przejście dla pieszych” i D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”) na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej. Ponadto, w czasowej organizacji ruchu będzie możliwe stosowanie tabliczki T-27 na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej pomarańczowej. Projektowane rozwiązanie pozwoli na zapewnienie lepszej widoczności znaków informujących o automatycznej kontroli prędkości (wykonywanej przy użyciu urządzeń rejestrujących – tzw. fotoradarów), co wpłynie na skuteczniejsze oddziaływanie prewencyjne przedmiotowych znaków na kierujących pojazdami, a w rezultacie na zmniejszenie ilości przypadków przekroczenia dopuszczalnej prędkości oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedmiotowa zmiana pozwoli też na zapewnienie lepszej widoczności oznakowania przejść dla pieszych szczególnie uczęszczanych przez dzieci (np. w pobliżu szkół), co przełoży się na wzrost poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z tych przejść dla pieszych.

Zmiana wprowadzona w pkt 1.5.3 polegająca na rozszerzeniu treści przypisu 2 do tabeli 1.11. pozwala m.in. na umieszczanie znaku C-9 na azylach dla pieszych lub wysepkach kanalizujących ruch umieszczonych w obrębie przejść dla pieszych, na większej niż dotychczas wysokości, co wpłynie na poprawę widoczności pieszego, a w konsekwencji zwiększenie poziomu bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych.

Projektodawca przewidział też, w pkt 1.6.4, możliwość stosowania znaków świetlnych z grup wielkości „duże” oraz „średnie” na drogach dwujezdniowych w tunelach autostrad i dróg ekspresowych Taka zmiana pozwoli na zmniejszenie wielkości znaków świetlnych w tunelach dróg wskazanych wyżej kategorii (dotychczasowe przepisy przewidują w takiej sytuacji jedynie umieszczanie znaków świetlnych z grupy wielkości „wielkie”), co pozwoli na ograniczenie kosztów związanych z budową tuneli.

Zakres projektu obejmuje też dodanie nowego pkt 5.1.1a, w którym określone zostały warunki techniczne i warunki umieszczania na drogach znaku D-34b „zbiorcza tablica informacyjna” informującego o obiektach dla podróżnych znajdujących się przy drodze. Potrzeba dodania nowych przepisów jest konsekwencją wprowadzenia znaku D-34b do przepisów projektowanego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Ponadto wprowadzane przepisy określają warunki techniczne i warunki umieszczania pod znakiem D-34a tabliczki wskazującej odległość do kolejnej stacji paliw.

Zmianą objęta została również treść pkt 5.1.2 określającego zasady stosowania tabliczki T-1a. Zmiana ta związana jest z rozszerzeniem zakresu stosowania tej tabliczki przewidzianym w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Nowe brzmienie pkt 5.1.2 pozwoli m.in. na umieszczanie tabliczki T-1a pod znakiem D-50 „zatoka”.

W pkt 5.2.1.3 sprostowany został błąd na rys. 5.2.1.4. „Oznakowanie skrzyżowań, na których droga z pierwszeństwem zmienia kierunek”, poprzez modyfikacje grafiki na tym rysunku.

Treść pkt 5.2.6.1 została rozszerzona (jako konsekwencja zmiany w pkt 1.2.2) i umożliwia umieszczanie – w miejscach szczególnie niebezpiecznych – lica tabliczki T-27 wskazującej, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci wraz z licem znaku D-6 „przejście dla pieszych” lub D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”) na tle folii odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej (lub pomarańczowej – w czasowej organizacji ruchu). Przedmiotowa zmiana pozwoli na zapewnienie lepszej widoczności oznakowania przejść dla pieszych szczególnie uczęszczanych przez dzieci, co przełoży się na wzrost poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z tych przejść dla pieszych.

Kolejną zmianą w projekcie rozporządzenia jest modyfikacja treści pkt 5.2.43 dotyczącego umieszczania tabliczki T-32 pod znakiem D-37 „tunel”. Zmiana ta jest konsekwencją zmiany wprowadzanej projektem rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (doprecyzowanie, iż tabliczka T-32 wskazuje minimalny odstęp od poprzedzającego pojazdu po zatrzymaniu).

Nowelizacja rozporządzenia nadaje także nowe brzmienie tytułu pkt 5.2.50 „Znaki informujące o strefie płatnego parkowania i śródmiejskiej strefie płatnego parkowania” i rozszerza zakres tego punktu, określając warunki techniczne i zasady umieszczania znaku D-44a „śródmiejska strefa płatnego parkowania”. Dodanie tych przepisów jest konsekwencją wprowadzenia nowego znaku D-44a   
do projektowanego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Z przywołaną zmianą wiąże się również zmiana tytułu pkt 5.2.51. „Koniec strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania” oraz nazwy i zasad umieszczania znaku   
D-45 „koniec strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania”. Zgodnie z projektowaną regulacją, znak D-45 będzie stosowany przy wyjeździe ze strefy, w której za postój pojazdu pobierana jest opłata (strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania). Natomiast miejsca połączenia tych stref (np. w przypadku wyznaczenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania wewnątrz strefy płatnego parkowania) będą oznakowane wyłącznie znakami D-44 oraz D-44a. W takim przypadku, początek strefy płatnego parkowania (oznaczonej znakiem D-44) stanowi jednocześnie koniec śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (oznaczonej znakiem D-44a) i nie stosuje się znaku D-45.

Projektowana regulacja nadaje nowe brzmienie pkt 5.2.55a i zmienia zasady umieszczania znaku D-50 „zatoka” (umożliwienie umieszczania znaku również poza tunelami). Zmiana ta stanowi konsekwencję rozszerzenia znaczenia znaku D-50 w projektowanym rozporządzeniu zmieniającym rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Projekt przewiduje również doprecyzowanie, w pkt 6.3.6.3, zasad ustalania nazw miejscowości   
na tablicy szlaku drogowego (znaki kierunku i miejscowości). Przedmiotowa zmiana zapewnia organom zarządzającym ruchem na drogach większe możliwości oraz elastyczność w doborze nazw miejscowości na tablicach szlaku drogowego, umieszczanych w pobliżu granicy państwa,   
z uwzględnieniem granic z sąsiednimi państwami należącymi do strefy Schengen.

Mając na względzie potrzebę zapewnienia optymalnego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, projektodawca wprowadza nowe brzmienie pkt 6.4.2.1 i 6.4.2.2 (oraz rysunków 6.4.2.1 i 6.4.2.2), przewidujące obowiązek stosowania znaku A-7 wraz ze znakiem C-5, umieszczanych na łącznicy przed każdym wjazdem na autostradę albo drogę ekspresową przed połączeniem łącznicy z jednią główną autostrady albo drogi ekspresowej. Takie rozwiązanie ma na celu m.in. wyeliminowanie przypadków wjazdu na jezdnię główną autostrady albo drogi ekspresowej w kierunku przeciwnym, niż wskazany znakiem C-5, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych.

Co istotne, w treści wymienionego wyżej pkt 6.4.2.2 przewidziany został obowiązek stosowania na drogach ekspresowych nowych znaków pionowych F-14d–f (tablice wskaźnikowe na drodze ekspresowej umieszczane przed pasem wyłączania).

Warunki techniczne i warunki umieszczania na drogach znaków F-14d–f zostały określone   
w zmienionym pkt 7.2.14. „Tablice wskaźnikowe na autostradzie i drodze ekspresowej”. Wskazane wyżej regulacje są konsekwencją wprowadzenia nowych znaków F-14d–f do projektowanego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Ponadto projekt wprowadza zmianę w pkt 9.4, w tabeli 9.4.2 w zakresie wymiarów znaku D-51 „automatyczna kontrola prędkości”. Projektowane przepisy wprowadzają możliwość stosowania znaków D-51 z grupy wielkości wyższej niż określona w pkt 1.2.1 (który wskazuje grupy wielkości znaków pionowych dla poszczególnych kategorii dróg). Projektowane rozwiązanie pozwoli na zapewnienie lepszej widoczności znaków D-51, co wpłynie na skuteczniejsze oddziaływanie prewencyjne przedmiotowych znaków na kierujących pojazdami, a w rezultacie na zmniejszenie ilości przypadków przekroczenia dopuszczalnej prędkości oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,

W związku z wymienionymi wyżej zmianami w załączniku nr 1 do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*,nowe brzmienie otrzymały podpisy pod rysunkami w pkt 9.4 „Znaki informacyjne” (w zakresie konstrukcji znaków D-34b, D-44 i D-44a), a także tabela do rysunku 9.4.71 (wymiary znaków D-44 i D-44a) i tabela 9.4.2 (wymiary znaku D-51).

W załączniku nr 2 do rozporządzenia wprowadza się zmianę brzmienia pkt 5.2.6 i doprecyzowanie przepisów określających sposób oznakowania stanowisk postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych, poprzez wskazanie, że stanowiska wyznaczone znakiem P-20 „koperta” powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej. Zmodyfikowane brzmienie przepisu pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości organów zarządzających ruchem w zakresie sposobu wykonywania takiego oznakowania poziomego.

W załączniku nr 3 do rozporządzenia, projekt przewiduje sprostowanie błędu w opisie rys. 10.3. „Strzałka kierunku jazdy na wprost wraz z symbolem roweru na sygnalizatorze kierunkowym S-3a dla kierujących rowerem”, który zawierał niewłaściwą wartość jednego z wymiarów.

W załączniku nr 4 do rozporządzenia:

Nowelizacja obejmuje zmianę przepisów pkt 8.1 „Progi zwalniające”, w zakresie warunków umieszczania na drogach progów zwalniających. Projektowane zmiany dają organom zarządzającym ruchem na drogach większą elastyczność w zakresie umieszczania progów zwalniających przed skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych, co pozwoli na lepsze dostosowanie organizacji ruchu do warunków lokalnych, a tym samym pozytywnie wpłynie na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szczególności niechronionych),

Ostatnią z projektowanych zmian przewidzianych w treści projektu jest zmiana w przepisach dotyczących stacjonarnych urządzenia rejestrujących. Projekt uzupełnia przepisy rozporządzenia o regulacje dotyczące zasad umieszczania urządzeń rejestrujących w pasie drogi publicznej, zawarte wcześniej w uchylonym *rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące* (Dz. U. poz. 366), które stanowiło realizację upoważnienia zawartego w art. 129h ust. 5 pkt 1 i 2 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*.

Rozszerzone przepisy pkt 14.6 odnoszą się do warunków dla stosowania urządzeń rejestrujących przenośnych lub zainstalowanych w pojeździe (pkt 14.6.1) oraz stacjonarnych urządzeń rejestrujących (pkt 14.6.2).

Przepisy te określają: warunki umieszczania w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących (14.6.2.1), warunki wyboru miejsca umieszczenia urządzenia rejestrującego (14.6.2.2), a także sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących (14.6.2.3).

Umieszczenie wskazanych wyżej regulacji w przepisach projektowanego rozporządzenia wynika z dążenia do uporządkowania i ujednolicenia przepisów w ramach istniejącego aktu prawnego, bez potrzeby wydawania odrębnego rozporządzenia regulującego problematykęlokalizacji urządzeń rejestrujących.

Upoważnienie zawarte w art. 7 ust. 3 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* daje możliwość realizacji dyspozycji dla ministra właściwego do spraw transportu zawartej w art. 129h ust. 5 pkt 1 i 2 tej ustawy. Z tego względu *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* jest właściwym aktem prawnym dla przepisów wykonawczych do art. 129h ust. 5 pkt 1 i 2 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia rozporządzenia - zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych   
i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. b tiret 7 i 8, które wchodzą w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Wydłużenie terminu wejścia w życie przepisów § 1 pkt 1 lit. b tiret 7 i 8, dotyczących warunków technicznych i zasad umieszczania znaku D-44a i D-45, wynika z potrzeby zapewnienia organom zarządzającym ruchem na drogach odpowiedniego czasu na wprowadzenie do organizacji ruchu nowego oznakowania związanego z wyznaczeniem śródmiejskiej strefy płatnego parkowania.

Jednocześnie należy wskazać, że nie stwierdzono możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do projektowanego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie mieć wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r.   
- Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.