

<p><b>Nazwa projektu</b> 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</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Michał Kozłowski – specjalista w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury E-mail: Michal.Kozlowski@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 30.12.2020 r.</p> <p><b>Źródło:</b> 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.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</b> 78</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie wprowadza zmiany do przepisów załącznika nr 1 do 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 oraz z 2020 r. poz. 862) w zakresie znaków drogowych związanych z naciskami osi pojazdu.

Projektowane przepisy stanowią konsekwencję zmian zawartych w procedowanym projekcie rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (nr 79 w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury) oraz w ustawie z dnia 27 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Wymieniona wyżej ustawa wykonuje wyrok TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17, umożliwiając poruszanie się po drogach publicznych w Polsce pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t bez konieczności uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zmiany wprowadzane przedmiotowym projektem rozporządzenia obejmują modyfikację brzmienia przepisów w zakresie warunków umieszczania znaku B-19 „zakaz wjazdu pojazdów o nacisku osi większym niż .....t”, oraz znaków E-15a, E-15b, wskazujących odpowiednio numer drogi krajowej albo drogi wojewódzkiej. Ponadto projektowana regulacja przewiduje usunięcie dotychczasowych znaków E-15e, E-15f, E-15g, E-15h.

W rezultacie wprowadzanych zmian tytuł pkt 3.2.20 otrzymał brzmienie: „3.2.20. Zakaz wjazdu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej większym niż ... t”. Zgodnie z projektowaną regulacją znak B-19 będzie umieszczany na drodze oraz na granicach obszaru tworzącego strefę, o której mowa w przepisach art. 41 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, a także na drogowych przejściach granicznych. Tym samym zostanie wyeliminowana możliwość umieszczania tego znaku na drogach publicznych w innych przypadkach.

Ponadto projekt rozporządzenia wprowadza zmiany w pkt:

- 6.3.1.2. Zasady rozmieszczania informacji na tablicach przeddrogowskazowych,
- 6.3.7.2. Znak z numerem drogi wojewódzkiej,
- 6.3.7.3. Znak z numerem drogi wojewódzkiej,
- 6.3.7.8. Umieszczanie znaków z numerem drogi
- 6.3.7.9. Tabliczka T-34,

polegające na usunięciu z przepisów znaków:

- E-15e „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,
- E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,
- E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,
- E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”,

oraz zapisów odwołujących się do tych znaków.

W konsekwencji zmian wymienionych wyżej przepisów wprowadza się również odpowiednie zmiany w części 9 „Konstrukcje znaków drogowych pionowych”.

Projektowana regulacja zmienia też nazwy znaków: E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t” (na E-15a „numer drogi krajowej”) oraz E-15b „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t” (na E-15b „numer drogi wojewódzkiej”), usuwając powiązanie z naciskami osi pojazdu.

Zgodnie z projektem, znaki E-15e, E-15f, E-15g, E-15h umieszczone na drogach publicznych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, będą mogły pozostać w organizacji ruchu do czasu ustalenia organizacji ruchu przewidującej wymianę tych znaków (co wynika z art. 20 *ustawy z dnia 27 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*). W takim przypadku znaki te będą wskazywały wyłącznie numer i rodzaj (kategorię) drogi.

Efektom wprowadzanych zmian będzie zapewnienie zgodności przepisów z zakresu znaków i sygnałów drogowych z regulacjami ustawowymi wprowadzanymi *ustawą z dnia 27 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*. Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierujący pojazdami o naciskach osi powyżej 8 t	Ilość pojazdów o naciskach osi powyżej 8 t, poruszających się po drogach publicznych	–	Wprowadzenie nowych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie odpowiedniej informacji w zakresie możliwości korzystania z drogi publicznej pojazdem o określonych naciskach osi
Organy zarządzające ruchem na drogach	397	MI – dane własne	W przypadku wymiany oznakowania – zatwierdzają projekty organizacji ruchu na drogach uwzględniając nowe wymagania.
Zarządcy dróg	2808	MI – dane własne	Umieszczenie w pasie drogi publicznej znaków drogowych spełniających nowe wymagania

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Wojewoda Dolnośląski,
- 2) Wojewoda Kujawsko-Pomorski,
- 3) Wojewoda Lubelski,
- 4) Wojewoda Lubuski,
- 5) Wojewoda Łódzki,
- 6) Wojewoda Małopolski,
- 7) Wojewoda Mazowiecki,
- 8) Wojewoda Opolski,
- 9) Wojewoda Podkarpacki,
- 10) Wojewoda Podlaski,
- 11) Wojewoda Pomorski,
- 12) Wojewoda Śląski,
- 13) Wojewoda Świętokrzyski,
- 14) Wojewoda Warmińsko-Mazurski,

- 15) Wojewoda Wielkopolski,
- 16) Wojewoda Zachodniopomorski,
- 17) Związek Województw RP,
- 18) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich
- 19) Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych,
- 20) Polski Kongres Drogowy,
- 21) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 22) Związek Powiatów Polskich,
- 23) Instytut Transportu Samochodowego,
- 24) Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- 25) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP - Zarząd Krajowy,
- 26) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym,
- 27) Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego,
- 28) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”,
- 29) Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
- 30) Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność” WORD Łódź

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>		-			-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa					-	-	-	-	-	-	-	-
JST					-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>					-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa					-	-	-	-	-	-	-	-
JST					-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa sektor mikro-, małych i średnich	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej – nie podlega więc obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro-, małych i średnich							

	przedsiębiorstw	przedsiębiorstw.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak danych	

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie proponowanych w projekcie rozporządzenia rozwiązań pozostanie bez wpływu na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w terminie 60 dni od dnia opublikowaniu *ustawy z dnia 27 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*. Termin wejścia w życie będzie określony jako konkretny dzień (data dzienna).

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak