

Nazwa projektu 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 Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Aldona Wieczorek Zastępca Dyrektora w Departamencie Transportu Drogowego Tomasz Wiśnicki – naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego e-mail: Tomasz.Wisnicki@mi.gov.pl Łukasz Pędzich – referendarz w Departamencie Transportu Drogowego e-mail: Lukasz.Pedzich@mi.gov.pl	Data sporządzenia 31 marca 2022 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.) Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury 204
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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 warunków umieszczania na drogach niektórych znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projektowane rozporządzenie uzupełnia i doprecyzowuje przepisy zawarte w zał. 1 i 2 *rozporządzenia*.

Część projektowanych zmian jest konsekwencją art. 6c dyrektywy 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, zgodnie z którym Państwa Członkowskie zostały zobowiązane, aby w istniejących i przyszłych procedurach dotyczących oznakowania poziomego i pionowego zwracały szczególną uwagę na czytelność i wykrywalność oznakowania przez zautomatyzowane systemy wspomagania kierowcy.

Zmiana przepisów w pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do projektu rozporządzenia jest konsekwencją wejścia w życie przepisów rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, które wprowadziły nowe znaki uzupełniające F-14d, F-14e i F-14f. Projektowane przepisy ustalają i ujednolicią wysokość umieszczania na drogach znaków F-14a, b, c, d, e, f.

Z wpływającej do resortu korespondencji dotyczącej aktualnych przepisów o oznaczaniu postoju taksówek można wnioskować, że sposób oznaczania postoju taksówek jest niejednoznaczny i kłopotliwy. Wynika to z faktu, iż aktualnie postój taksówek z punktu widzenia kierującego pojazdem poruszającego się w ruchu prawostronnym rozpoczyna znak D-20 „koniec postoju taksówek”, który de facto oznacza koniec postoju taksówek. Z kolei zatrzymanie pojazdu niebędącego taksówką za znakiem D-20, z punktu widzenia kierującego pojazdem, jest zatrzymaniem na odcinku obowiązywania postoju taksówek. Chcąc uniknąć powtarzania się przedstawionych sytuacji projekt zakłada zmianę kolejności umieszczania znaków D-19 „postój taksówek” i D-20 w taki sposób, aby z pozycji kierującego pojazdem, jako pierwszy na drodze występował znak D-19, który oznacza początek odcinka przeznaczonego na postój taksówek, a jako drugi znak D-20, który oznacza koniec odcinka przeznaczonego na postój taksówek, za którym postój taksówek nie będzie już obowiązywał.

W związku ze zmianą przepisów art. 20 ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie prędkości dopuszczalnej obowiązującej na drogach, wprowadzoną m.in. ustawą o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym z dnia 25 lutego 2021 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 463) projektowane zmiany dostosowują znak D-39 „dopuszczalne prędkości” do zmian przepisów ustawy.

W dotychczas obowiązujących przepisach rozporządzenia zidentyfikowane zostały również braki w zakresie możliwości przekazywania przez znaki informacji o obiektach znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO. Proponowane zmiany w zakresie możliwości umieszczania na wybranych znakach logo Światowego Dziedzictwa UNESCO mają na celu podniesienie świadomości turystycznej dotyczącej występowania na terenie Polski unikatowych w skali świata obiektów.

Przedmiotowy projekt zawiera również korekty drobnych błędów występujących w treści rozporządzenia.

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

Zmiany wprowadzane przedmiotowym projektem rozporządzenia obejmują:

- rozszerzenie treści pkt 1.2.2 „widoczność znaków” w załączniku nr 1 do *rozporządzenia* o wskazanie, iż widoczność znaków powinna umożliwiać ich wykrywalność i czytelność również dla zautomatyzowanych systemów wspomagania kierującego. Zmiana tych przepisów ma zagwarantować wykrywalność i czytelność znaku z odległości pozwalającej zautomatyzowanemu systemowi wspomagania kierującego pojazdem jego spostrzeżenie. Jest ona konsekwencją wyżej przywołanego art. 6c dyrektywy 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.
- zmiany przepisów w pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia – konsekwencja wejścia w życie przepisów rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, które wprowadziły nowe znaki uzupełniające F-14d, F-14e i F-14f. Projektowane przepisy ustalają i ujednolicają wysokość umieszczania na drogach znaków F-14a, b, c, d, e, f. Z uwagi na zbliżony zakres obowiązywania i znaczenie tych znaków, wysokość ich umieszczania powinna być tożsama. Wątpliwości do wysokości umieszczania tych znaków sygnalizowała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
- zmiany w pkt 5.2.19 załącznika nr 1 do projektu rozporządzenia eliminują rozbieżność pomiędzy rozporządzeniem zmieniającym a rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów drogowych w zakresie części drogi, na której umieszcza się znak D-19 „postój taksówek” oraz przewidują zmianę kolejności umieszczania znaków D-19 i D-20 „koniec postoju taksówek” na drogach, co powinno rozwiązać problem braku intuicyjności i niejasności sposobu oznaczania postojów taksówek.
- zmianę wzoru znaku drogowego D-39 „dopuszczalne prędkości” w pkt 5.2.45 załącznika nr 1 do *rozporządzenia*, stosowanego w celu poinformowania osób wjeżdżających do Polski o podstawowych prędkościach dopuszczalnych na drogach w naszym kraju. Zmiana wzoru znaku D-39 wydaje się konieczna z uwagi na to, iż wzór znaku D-39 przedstawia nieaktualne prędkości, które obowiązywały na obszarze zabudowanym, drodze ekspresowej oraz autostradzie przed ich zmianą w art. 20 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ostatnia zmiana prędkości dopuszczalnej na obszarze zabudowanym z 60 km/h na 50 km/h została wprowadzona ustawą o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym z dnia 25 lutego 2021 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 463). Wobec powyższego projekt rozporządzenia zakłada uaktualnienie wzoru znaku D-39 do aktualnych prędkości obowiązujących na obszarze RP.
- zmiany w przepisach części 6 rozporządzenia, dotyczących znaków kierunku i miejscowości celem podniesienia świadomości turystycznej dotyczącej występowania na terenie Polski unikatowych w skali świata obiektów (symbol UNESCO). Wydaje się zasadnym dopuszczenie umieszczania na znakach E-9, E-10, E-11, E-22b i E-22c symbolu Światowego Dziedzictwa w przypadku, gdy obiekt występuje na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO. Logo Światowego Dziedzictwa jest znakiem rozpoznawalnym na całym świecie a obiekty wpisane na listę UNESCO posiadają unikatową w skali całego świata wartość historyczną, kulturową i przyrodniczą. Działanie to będzie skutkowało podniesieniem świadomości turystycznej dotyczącej występowania na obszarze RP unikatowych w skali świata obiektów. Projektowane przepisy nie oznaczają obowiązku oznaczenia obiektów wpisanych na listę Światowego Dziedzictwa ale dają taką możliwość. Decyzja w tym zakresie podejmuje właściwy organ zarządzający ruchem. Zmiana ta pozwoli również zunifikować sposób oznaczania obiektów Światowego Dziedzictwa, z uwagi na to, iż wiele krajów właśnie w ten sposób oznacza przedmiotowe obiekty UNESCO.
- rozszerzenie treści pkt 1.2 „cel i zakres stosowania znaków” w załączniku nr 2 do rozporządzenia o zapis mówiący o tym, iż widoczność znaków poziomych powinna umożliwiać ich wykrywalność i czytelność również dla zautomatyzowanych systemów wspomagania kierującego. Zmiana tych przepisów ma zagwarantować wykrywalność i czytelność oznakowania poziomego pozwalającą zautomatyzowanemu systemowi wspomagania kierującego pojazdem jego spostrzeżenie. Jest ona konsekwencją wcześniej przywołanego art. 6c dyrektywy 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Z uwagi na brak zunifikowanych międzynarodowych regulacji, parametry oznakowania poziomego ujęte w przepisach rozporządzenia w chwili obecnej nie ulegają zmianie.
- w pkt 7.2 załącznika nr 2 do rozporządzenia zasadnym wydaje się usunięcie z aktualnego brzmienia przepisów, części przepisów stanowiących warunki techniczne, jakim, powinny odpowiadać drogi i pozostawienie w pkt 7.2 wyłącznie warunków technicznych dla znaków. Zmiana ta wyeliminuje rozbieżności pomiędzy przepisami *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. O zmianę powyższych przepisów wnioskowała również Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
- zmiana w pkt 7.1 załącznika nr 4 do *rozporządzenia* polega na uogólnieniu zapisu w przedostatnim zdaniu tego punktu. Aktualnie regulacja ta odnosi się wyłącznie do barier stosowanych w czasowej organizacji ruchu. Wobec faktu, iż norma przenosząca normę EN 1317 odnosi się ogólnie do barier ochronnych bez podziału na stałą

i czasową organizację ruchu zasadnym było rozszerzenie tej regulacji na wszystkie bariery ochronne.

Rozwiązania zawarte w projekcie eliminują też występujące dotychczas wątpliwości związane z niektórymi przepisami rozporządzenia, oraz korygują dobre błędy występujące w jego przepisach.

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

Aktualnie nie istnieje wspólna regulacja w zakresie umieszczania symbolu Światowego Dziedzictwa UNESCO. Przedmiotowa problematyka jest regulowana na poziomie krajowym przez poszczególne państwa.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wynika, że tożsame rozwiązanie w zakresie umieszczania symbolu Światowego Dziedzictwa na znakach wprowadzone jest w krajach takich jak m.in.: Hiszpania, Norwegia i Szwecja. Przykłady tożsamego oznakowania obiektów znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO w innych krajach przedstawia załącznik nr 1 do niniejszej Oceny Skutków Regulacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierujący pojazdami	ok. 22 mln.	MI – dane własne	Wprowadzenie nowych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami (m.in. poprzez zapewnienie szerszego zakresu informacji przekazywanych użytkownikom dróg poprzez oznakowanie pionowe).
Organy zarządzające ruchem na drogach	397	MI – dane własne	W przypadku wymiany oznakowania zatwierdzają projekty organizacji ruchu na drogach uwzględniając nowe przepisy.
Zarządcy dróg	2808 (+ podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi)	MI – dane własne	Umieszczenie w pasie drogi publicznej znaków drogowych spełniających nowe wymagania.
Podmioty prowadzące działalność gospodarczą związaną z przewozem osób	Ok. 566 380	GUS (dane statystyczne za lata 2017-2020)	Wprowadzenie zmian w przepisach wpłynie pozytywnie na czytelność oznakowania miejsc przeznaczonych na postój taksówek.

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 Marszałków Województw RP,
- 19) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich
- 20) Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych,

- | | |
|-----|--|
| 21) | Polski Kongres Drogowy, |
| 22) | Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, |
| 23) | Związek Powiatów Polskich, |
| 24) | Instytut Transportu Samochodowego, |
| 25) | Instytut Badawczy Dróg i Mostów, |
| 26) | Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP - Zarząd Krajowy, |
| 27) | Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej, |
| 28) | Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym, |
| 29) | Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, |
| 30) | Klub Inżynierii Ruchu „Klir”, |
| 31) | Miejszakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” WORD Łódź |

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	Budżet państwa (w ramach wydatków przeznaczonych na utrzymanie dróg, planowanych w ustawie budżetowej w części 39 „Transport” - bez konieczności ich zwiększania) – wymiana i montaż oznakowania na drogach krajowych. Szacowanie kosztów związanych z wyminą lub nowym oznakowaniem zostało przeprowadzone na podstawie danych przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, która nie wskazała potrzeby zwiększenia środków.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

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

		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	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						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

		przedsiębiorstw.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
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 ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
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.)		
Załącznik nr 1 – przykłady oznakowania obiektów znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO w wybranych krajach:		



Zespół archeologiczny Tarraco, Hiszpania



Vegaøyan – archipelag wysp, Norwegia



Osada wikingów w Hovgården, Szwecja



Znak E-22a z symbolem UNESCO, droga wojewódzka 969, Polska



Znak E-22b z symbolem UNESCO, Gorlice, Polska