

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 2021 r. poz. 450, 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 przekazywanych informacji kierującym pojazdami oraz zautomatyzowanym systemom wspomagania kierowcy, co w konsekwencji będzie miało pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, jak i komfort podróżowania, oraz na zdolność przekazywania przez znaki drogowe konkretnych informacji.

Część 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.

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

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. Z uwagi na brak szczegółowych i ujednoliconych parametrów dla znaków drogowych dedykowanych zautomatyzowanym systemom wspomagania kierującego parametry wymagania dla typu folii odblaskowej pozostawiono bez zmian.
- wskazania w tabeli 1.11 w pkt 1.5.3 „odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania” załącznika nr 1 do rozporządzenia wysokości (0,5 m) umieszczania znaków F-14d, F-14e i F-14f.

Zmiana 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 i nieokreślenia wyjątku wyłączającego te znaki z umieszczania ich na standardowej wysokości (2 m). Z uwagi na zbliżony zakres obowiązywania i znaczenie tych znaków do znaków F-14a, F-14b, F-14c wysokość ich umieszczania powinna być tożsama. Wątpliwości do wysokości umieszczania tych znaków sygnalizowała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która wskazywała, że należy określić minimalną wysokość umieszczania tych znaków, a nie stałą, z uwagi na fakt, iż znaki te umieszczane są w różnych lokalizacjach i różnych warunkach, w których umieszczenie tych znaków na wysokości 0,5 m może nie być możliwe.

- zmianę treść pkt 5.2.19 „postój taksówek” załącznika nr 1 do przedmiotowego *rozporządzenia*, która eliminuje rozbieżność w zakresie stosowania znaku D-19 „postój taksówek” pomiędzy rozporządzeniem zmienianym a rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Proponowana w projekcie zmiana jest również konsekwencją wpływającej do resortu korespondencji, z której należy 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 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. Mając na względzie, iż nieintuicyjność sposobu oznaczania postoju taksówek, nie pomaga społeczeństwu w przestrzeganiu tego prawa w projekcie rozporządzenia proponuje się zmianę kolejności umieszczania znaków D-19 i D-20 na drodze, a przykład oznakowania postoju taksówek przedstawiono na rysunku 5.2.19.2.
- 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. Mając na uwadze, że przepisy określające dopuszczalną prędkość obowiązującą na obszarze zabudowanym zostały wprowadzone przepisami *ustawy z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo*

o ruchu drogowym, z terminem wejścia w życie w dniu 1 czerwca 2021 r., nie przewiduje się dodatkowego terminu na dostosowanie znaków D-39. Znaki te z dniem 1 czerwca 2021 r. powinny informować o aktualnie obowiązujących dopuszczalnych prędkościach na obszarze RP. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że przy ewentualnej wymianie znaków, przewiduje się zachowanie istniejących konstrukcji wsporczych znaków występujących w organizacji ruchu.

– zmianę przepisów części 6 *rozporządzenia* w punktach:

- pkt 6.3.4.4 „Drogowskaz do muzeum” E-9,
- pkt 6.3.4.5 „Drogowskaz do zabytku jako dobra kultury” E-10,
- pkt 6.3.4.6 „Drogowskaz do zabytku przyrody” E-11,
- pkt 6.3.13.2 „Obiekt na samochodowym szlaku turystycznym” E-22b,
- pkt 6.3.13.3 „Informacja o obiektach turystycznych” E-22c

celem podniesienia świadomości turystycznej dotyczącej występowania na obszarze RP unikatowych w skali świata obiektów wpisanych na listę Światowego Dziedzictwa. Projektowane rozwiązanie dopuszcza umieszczanie 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. Symbol 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. Proponowane w projekcie rozporządzenia rozwiązanie przewiduje możliwość umieszczenia symbolu Światowego Dziedzictwa po prawej stronie symbolu obiektu znajdującego się na znakach E-9, E-10, E-11, E-22b albo nazwy obszaru (miasta) w przypadku znaku E-22c. 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. Jako symbol umieszczany na wyżej wymienionych znakach został wybrany Emblemat Światowego Dziedzictwa (ang. The World Heritage Emblem), ponieważ jest on symbolem używanym m.in. w kontekście znaków drogowych (wg. Informacji dostępnych na stronach internetowych Komitetu Światowego Dziedzictwa). Emblemat światowego dziedzictwa został przyjęty w 1978 roku jako oficjalny znak Konwencji UNESCO w sprawie światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego. Jego autorem jest artysta belgijski Michel Olyff. Emblemat symbolizuje współzależność różnorodności kulturowej i przyrodniczej. Centralny kwadrat jako forma stworzona przez człowieka wyobraża kulturę, a otaczający go okrąg – przyrodę, przy czym obie figury są ze sobą powiązane. Emblemat nawiązuje również do wartości uniwersalnych, o których jest mowa w Konwencji. Zdecydowano aby umieszczana była wersja emblematu bez napisów, ponieważ z uwagi na niewielkie wymiary wyżej wymienionych znaków, napisy te byłyby słabo widoczne lub nieczytelne. Ponadto w wielu innych krajach, w kontekście znaków, również używana jest wersja tego symbolu bez napisów, tak jak widać to na przykładach poniżej:

 Osada wikingów w Hovgården zlokalizowana w Szwecji, wpisana na listę UNESCO w 1993 r.	
	Oznaczenie funkcjonujące w Norwegii oraz Szwecji

- zmianę wzoru konstrukcji znaku D-39 „dopuszczalne prędkości” w pkt 9.4.59 załącznika nr 1 do *rozporządzenia*, stosowanego w celu poinformowania o podstawowych prędkościach dopuszczalnych na drogach w Polsce. Zmiana wzoru konstrukcji znaku D-39 jest konieczna i jest konsekwencją zmiany wzoru znaku D-39, ze względu na zmiany prędkości, które obowiązują na: obszarze zabudowanym (z 60km/h na 50km/h), na drodze ekspresowej dwujezdniowej (ze 110km/h na 120km/h) oraz na autostradzie (ze 130km/h na 140km/h).
- 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.
- zmianą objęty został również pkt 7.2 „odcinki proste między skrzyżowaniami” załącznika nr 2 do *rozporządzenia*. Zasadnym wydaje się usunięcie z aktualnego brzmienia przepisów ich części stanowiących warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi i pozostawienie w pkt 7.2 wyłącznie warunków technicznych dla znaków. Przepis przedmiotowego pkt 7.2 załącznika nr 2 do *rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych* stanowi, że dodatkowe pasy ruchu powinny występować po prawej stronie zasadniczego pasa ruchu. Dodatkowe pasy ruchu stosuje się przede wszystkim na odcinkach wzniesień na drogach jedno- i dwujezdniowych. Natomiast w przepisach § 27 ust. 2 *rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, znajduje się zapis stanowiący, iż : „Dodatkowy pas ruchu do wyprzedzania powinien być projektowany z lewej strony zasadniczego pasa ruchu”. Mając na uwadze, że przepisy obu rozporządzeń są równoważne w hierarchii prawnej, może to powodować problemy w zakresie projektów stałej organizacji ruchu, które mogą wprowadzać rozwiązania zagrażające

bezpieczeństwu ruchu drogowego. 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 „drogowe bariery ochronne” załącznika nr 4 do *rozporządzenia* polega na rozszerzeniu zapisu dotyczącego zakresu stosowania normy. Aktualnie regulacja ta odnosi się wyłącznie do barier stosowanych w czasowej organizacji ruchu. Wobec faktu, iż norma przenosząca normę EN 1317 ma zastosowanie ogólne do barier ochronnych bez podziału na stałą i czasową organizację ruchu zasadnym było rozszerzenie tej regulacji na wszystkie bariery ochronne.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia rozporządzenia - zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy 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 pierwsze, które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Wydłużenie terminu wejścia w życie przepisów § 1 pkt 1 lit. b tiret pierwsze, dotyczących zasad umieszczania znaków D-19 i D-20, wynika z uwagi na konieczność wprowadzenia zmian w projektach organizacji ruchu.

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

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. 2002 Nr 239, poz. 2039).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej 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.