

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY <sup>1)</sup>

z dnia ..... 2011 r.

### **zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach**

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

- a) w części 5 „Znaki informacyjne” po pkt 5.2.55, dodaje się pkt 5.2.56, w brzmieniu:  
**„5.2.56. Automatyczna kontrola prędkości**



Rys. 5.2.56.1. Znak D-51

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kierując działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753 i Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 67, poz. 413, Nr 126, poz. 813 i Nr 235, poz. 1596 oraz z 2010 r. Nr 65, poz. 411.

Znak D-51 „automatyczna kontrola prędkości” (rys. 5.2.56.1.) stosuje się w celu poinformowania kierujących pojazdami o lokalizacji urządzeń działających samoczynnie, kontrolujących i rejestrujących prędkość ruchu pojazdów.

Znak D-51 umieszcza się przed stacjonarnym urządzeniem rejestrującym w odległości:

- od 100 m do 200 m – na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h,
- od 200 m do 500 m – na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h, za wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad,
- od 500 m do 700 m – na drogach ekspresowych i autostradach.

Znak ten stosuje się dla każdego kierunku ruchu, w którym stacjonarne urządzenie rejestrujące może dokonywać pomiarów prędkości.

W przypadku, gdy automatyczna kontrola prędkości wykonywana będzie przez strażników gminnych (miejskich), w trybie określonym przepisami ust. 4 w art. 129b ustawy, na początku odcinka drogi objętego okresową kontrolą, umieszcza się znak D-51 z tabliczką z napisem „Na odcinku ...”. Długość odcinka drogi poniżej 1000 m w treści napisu na tabliczce podaje się w metrach z dokładnością do 100 m, a od długości 1,0 km, z dokładnością do 0,1 km.

W przypadku, gdy stacjonarne urządzenia rejestrujące ujawniają naruszenia przepisów w zakresie prędkości ruchu na określonym odcinku drogi, przed początkiem tego odcinka umieszcza się znak D-51 z tabliczką z napisem „Kontrola średniej prędkości”.

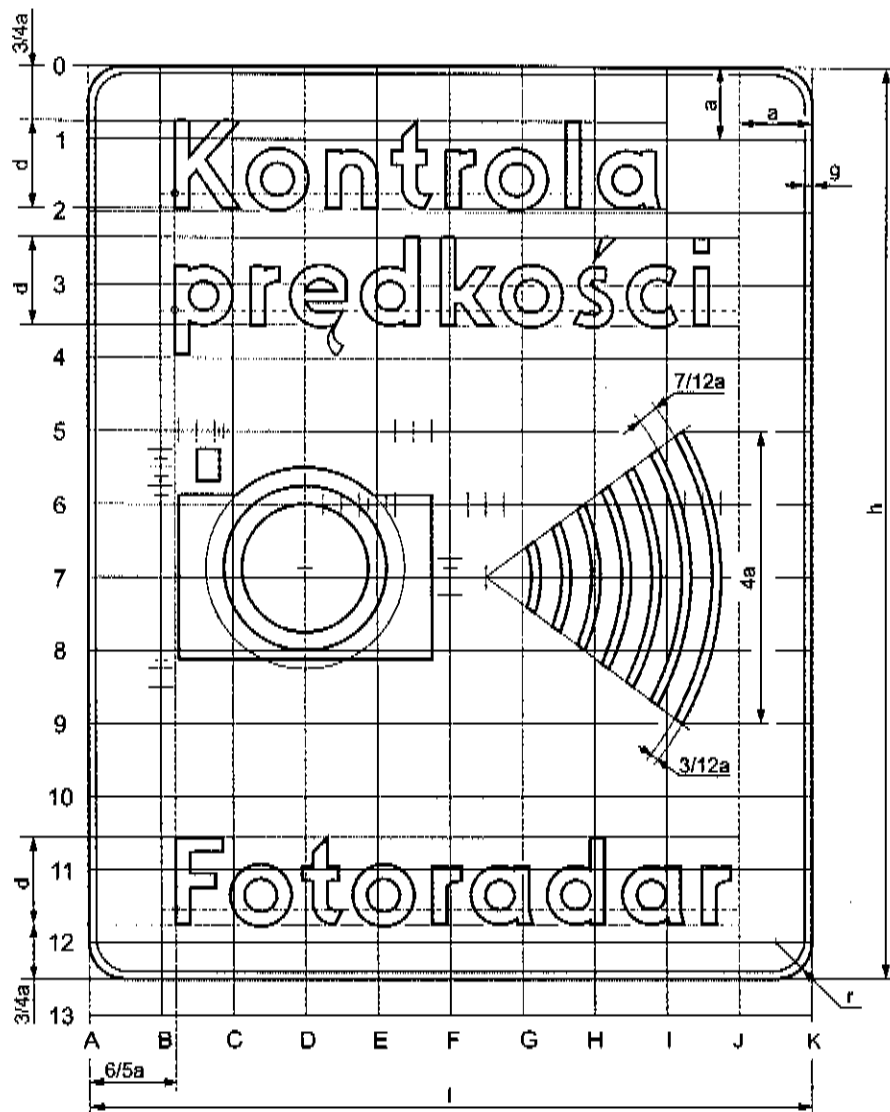
Napisy umieszczone na tabliczkach powinny spełniać wymagania określone w pkt 1.4.1. oraz 1.4.2.

Nie podlega oznakowaniu miejsce lub odcinek drogi objęty automatyczną kontrolą prędkości, wykonywaną przez Policję lub Inspekcję Transportu Drogowego za pomocą przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe albo na statku powietrznym urządzeń rejestrujących.”,

- b) w części 9 „Konstrukcje znaków drogowych pionowych” w punkcie 9.4. „Znaki informacyjne” dodaje się tabelę 9.4.2. i rys. 9.4.77. „Konstrukcja znaku D-51”.

Tabela 9.4.2. Wymiary do konstrukcji znaku D-51

Grupy wielkości znaków	L	h	a	r	G	d
wielkie	1200	1500	120	30	12	132
duże	900	1125	90	30	9	102
średnie i małe	600	750	60	30	6	72



Rys. 9.4.77. Konstrukcja znaku D-51

2) w załączniku nr 4 do rozporządzenia:

a) pkt 14.1. „Zasady ogólne” otrzymuje brzmienie:

**„14.1. Zasady ogólne**

Do prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym, ujawniania i zapisywania naruszeń przepisów ruchu drogowego, podawania kierującemu pojazdem poleceń do określonego zachowania upoważnione organy kontroli ruchu drogowego mogą stosować, w szczególności:

- urządzenia rejestrujące przeznaczone do ujawniania i zapisywania za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami,
- tarcze do zatrzymywania pojazdów (w przypadku zatrzymania pojazdu w warunkach niedostatecznej widoczności tarcza powinna być wyposażona w elementy odblaskowe lub światło czerwone),
- latarki ze światłem czerwonym do zatrzymywania pojazdów,
- urządzenia nagłaśniające przeznaczone do podawania poleceń kierujących pojazdami,

- urządzenia sygnalizacyjne przeznaczone do podawania poleceń kierującym pojazdami.”,

b) po pkt 14.5. dodaje się pkt 14.6. w brzmieniu:

#### „14.6. Urządzenia rejestrujące

Urządzenia rejestrujące wraz z ich obudowami i infrastrukturą są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stacjonarne urządzenia rejestrujące umieszcza się i trwale posadawia w pasie drogowym (rys. 14.6.1.).

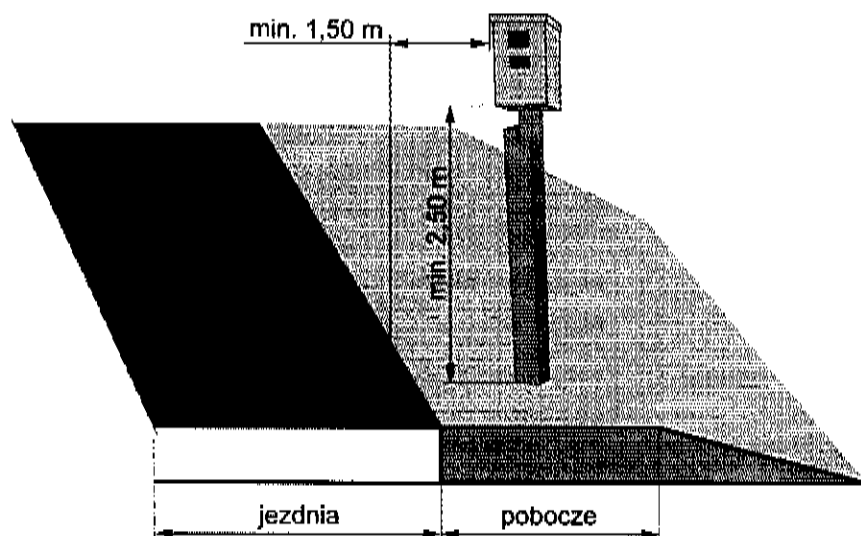
Urządzenia rejestrujące umieszczone w pasie drogowym powinny umożliwiać rejestrację naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Obudowę urządzenia rejestrującego umieszcza się w przekroju poprzecznym drogi, w odległości – nie mniej niż 1,5 m od krawędzi jezdni, opaski, krawędzi utwardzonego pobocza albo zewnętrznej krawędzi pasa awaryjnego.

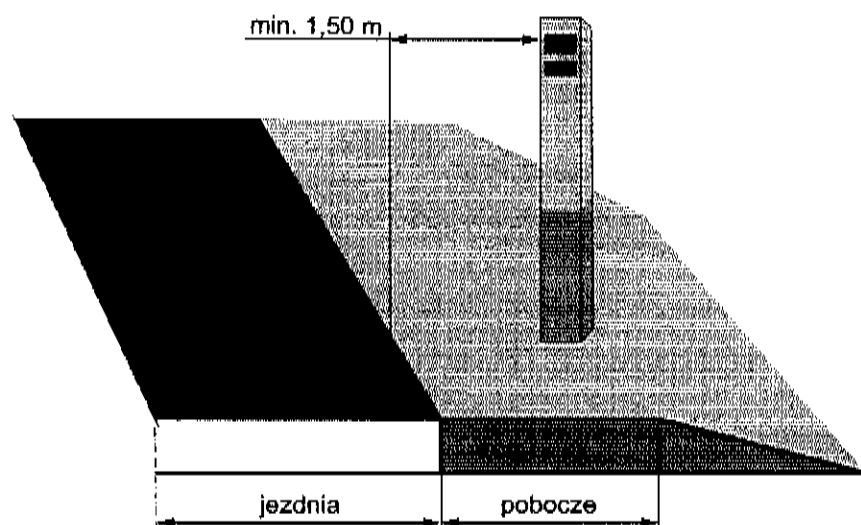
Obudowę urządzenia rejestrującego umieszcza się w pasie dzielącym jezdnie – nie mniej niż 1,0 m od krawędzi pasa.

W przypadku umieszczenia urządzenia rejestrującego na poboczu lub chodniku, po którym odbywa się ruch pieszych, wysokość umieszczenia obudowy urządzenia rejestrującego od podłoża nie powinna być mniejsza niż 2,5 m.

Rys. 14.6.1. Przykład umieszczenia urządzenia rejestrującego wraz z obudową



a) obudowa urządzenia rejestrującego na konstrukcji wsporczej



b) obudowa urządzenia rejestrującego typu wieżowego

Miejsce umieszczenia obudowy urządzenia rejestrującego dokonującego pomiaru prędkości jazdy oznacza się znakiem informacyjnym D-51, zgodnie z zasadami określonymi w pkt 5.2.56. załącznika nr 1.

Folia odblaskowa barwy żółtej, którą pokrywa się obudowę urządzenia rejestrującego powinna być co najmniej tego samego typu jak na znaku D-51. Folię odblaskową należy umieszczać na obudowie urządzenia rejestrującego, za wyjątkiem dolnej i górnej części obudowy. W przypadku obudowy urządzenia rejestrującego typu wieżowego dopuszcza się umieszczenie folii odblaskowej na co najmniej 1,5 m wysokości ścian obudowy, mierząc od górnej płaszczyzny tej obudowy.

Urządzenie rejestrujące wraz z obudową powinno być umieszczone w miejscu zapewniającym możliwość dojazdu pojazdów obsługi w pobliżu obudowy urządzenia rejestrującego oraz ich postój w sposób nie stwarzający utrudnienia w ruchu drogowym innym jego uczestnikom.

Jeżeli obudowa urządzenia rejestrującego jest zlokalizowana w miejscu stwarzającym realną możliwość zderzenia pojazdu z tą obudową, w szczególności po zewnętrznej stronie łuku drogi lub na pasie dzielącym jezdnie, należy zastosować drogowe bariery ochronne lub osłony energochłonne.”.

§ 2. Stacjonarne urządzenia rejestrujące i ich obudowy, zainstalowane w pasie drogowym przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, które nie spełniają określonych w nim wymagań, mogą być wykorzystywane przez okres 18 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie zmieniające 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Dotychczasowe przepisy *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*, nie zawierają przepisów określających wymagania techniczne oraz zasady umieszczania znaku pionowego D-51 „automatyczna kontrola prędkości”.

W przepisach *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 września 2008 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. Nr 179, poz. 1104) określony został tylko wzór znaku drogowego D-51 „automatyczna kontrola prędkości”. Taki stan prawny stwarza potrzebę wprowadzenia przepisów regulujących warunki techniczne oraz zasady stosowania znaków drogowych informujących o miejscu, w którym dokonywany jest pomiar prędkości przez urządzenia rejestrujące.

Jednocześnie, wejście w życie *ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 225, poz. 1466), tworzącej system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, wymaga wprowadzenia przepisów określających zasady oznakowania miejsc wykonywania pomiarów prędkości przez urządzenia rejestrujące.

Celem projektowanych zmian jest wprowadzenie do przepisów załącznika nr 1 wzoru znaku pionowego D-51 „automatyczna kontrola prędkości”, informującego kierujących pojazdami o lokalizacji urządzeń działających samoczynnie, kontrolujących i rejestrujących prędkość ruchu pojazdów, a także określenie zasad umieszczania znaku D-51 na drogach publicznych, jak i wymagań technicznych wobec tego znaku.

Umieszczenie w projekcie *rozporządzenia* przepisów, określających zasady dla znaku D-51 pozwoli na zachowanie spójności z przepisami *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.), w zakresie przedmiotowego znaku.

Zgodnie z przepisami art. 20b *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) instalacja w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, obudów na te urządzenia, ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń, należy do zarządcy drogi. Przepisy te stanowią, iż zarządcy dróg instalują lub usuwają stacjonarne urządzenia rejestrujące lub obudowy na te urządzenia na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Powyższe czynności mogą być również dokonywane przez zarządcę drogi z inicjatywy własnej, za zgodą Głównego Inspektora Transportu Drogowego. W przypadku dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązki, o których mowa powyżej, wykonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego. Ponadto, przedmiotowe przepisy odnoszące się do zarządcy drogi stosuje się odpowiednio do straży gminnych (miejskich) w przypadku urządzeń rejestrujących eksploatowanych przez te straże.

Sposób ustalania lokalizacji urządzeń rejestrujących i obudów na te urządzenia określają przepisy projektowanego rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.

Zastosowane na drodze oznakowanie – w tym znak D-51 – stanowi element organizacji ruchu na danej drodze. Zgodnie z przepisami § 4 ust. 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. Nr 177, poz. 1729), podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem, właściwy dla danej drogi (określony w przepisach art. 10 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*). Projekt organizacji ruchu powinien spełniać wymagania określone w § 5 przywołanego wyżej *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r.*

W przypadku zastosowania na drodze znaku D-51, organ zarządzający ruchem ocenia projekt organizacji ruchu, przedstawiany przez zarządcę drogi (zarząd drogi) do zatwierdzenia, pod kątem zgodności z wyżej wymienionymi przepisami *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r. oraz rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. i zgodnie z § 6 rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r. zatwierdza ten projekt.*

Urządzenie rejestrujące zdefiniowane w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) jest urządzeniem przeznaczonym do kontroli ruchu drogowego. W obecnie obowiązujących przepisach § 80 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych* (Dz. U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.) oraz § 138 *rozporządzenia Ministra Transportu i gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.), odnoszących się do umieszczania takiego urządzenia w na drogach istnieje odesłanie do przepisów prawa o ruchu drogowym oraz w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Tych też względów niniejszy projekt rozporządzenia wprowadza do załącznika nr 4 do rozporządzenia zmiany w pkt 14.1. „Zasady ogólne”, dodając do urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego urządzenia rejestrujące przeznaczone do ujawniania i zapisywania za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami. Ponadto w przedmiotowym projekcie rozporządzenia w załączniku nr 4 dodaje się pkt 14.6. „Urządzenia rejestrujące”, w którym określa się wymagania odnoszące się do umieszczania urządzeń rejestrujących i obudów na te urządzenia w pasie drogowym.

Wejście w życie rozporządzenia – z uwagi na oddziaływanie informacyjne oraz prewencyjne znaku D-51 – przyczyni się do większego zdyscyplinowania kierujących pojazdami w zakresie przestrzegania dopuszczalnej prędkości, czego konsekwencją będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym uniknięcie znacznych kosztów społecznych i materialnych wynikających ze skutków ewentualnych wypadków drogowych. Wejście w życie rozporządzenia przyczyni się do dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym do uniknięcia znacznych kosztów społecznych i materialnych wynikających ze skutków ewentualnych wypadków drogowych.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące i ich obudowy, zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed wejściem w życie przepisów niniejszego rozporządzenia, niespełniające wymagań projektowanych przepisów będą mogły być wykorzystywane nie dłużej niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia zmieniającego 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 są zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na organy zarządzające ruchem oraz sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego, uczestników ruchu drogowego, zarządców dróg i projektantów organizacji ruchu.

### 2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostanie przekazany w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

1. Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
  2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
  3. Polskiego Kongresu Drogowego,
  4. Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
  5. Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych,
  6. Ogólnopolskiej Izby Gospodarcza Drogownictwa,
  7. Unii Metropolii Polskich,
  8. Związku Powiatów Polskich,
  9. Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
  10. Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
  11. Krajowa Rada Komendantów Straży Miejskich i Gminnych RP,
  12. Instytutu Transportu Samochodowego,
  13. Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
  14. Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego,
  15. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski przez następujące podmioty:

- Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir”:  
Opiniujący nie przedstawił jednolitego stanowiska Stowarzyszenia do projektowanych przepisów, lecz przekazał w zbiorczym materiale uwagi i opinie jego członków. W przekazanych uwagach występuje z propozycją zmiany wzoru oraz nazwy znaku D-51 w przepisach *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. z 2003 r., Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.), która wykracza poza zakres regulacji nowelizowanego rozporządzenia.  
Stowarzyszenie zaproponowało również zwiększenie odległości umieszczania znaku D-51 od miejsca lokalizacji urządzenia rejestrującego, co jako zasadne zostało uwzględnione w projektowanych przepisach rozporządzenia.
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad:  
W opinii GDDKiA wskazano na zasadność zmiany treści tabliczki do znaku D-51, poprzez skrócenie napisu i zastąpienie treści „Okresowa kontrola na odcinku” tekstem „Na odcinku ...”. Ponadto zaproponowano, aby długość odcinka objętego kontrolą – podawana w treści tabliczki pod znakiem – do 1000 m określona była w metrach,

a powyżej tej wartości w kilometrach (z dokładnością do 0,1 km). Projektodawca uznał powyższe uwagi za zasadne i uwzględnił je w projekcie.

Ponadto, zdaniem opiniującego, projekt rozporządzenia powinien uwzględnić zasady dotyczące oznakowania urządzeń rejestrujących, określone w zarządzeniu nr 70 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 9 lipca 2010 r. W ocenie projektodawcy, przywołane wyżej zarządzenie nie może pozostawać w sprzeczności z przepisami rozporządzenia, również po wprowadzeniu nowelizacji wynikającej z niniejszego projektu. Ponadto, projektodawca wskazuje, że opiniujący nie przedstawił merytorycznego uzasadnienia do określonych w zarządzeniu nr 70 odległości umieszczenia znaku D-51 od urządzenia rejestrującego. Opiniujący zaproponował też prowadzenie przepisu określającego oznakowanie kontroli średniej prędkości w przypadku, gdy odcinek objęty kontrolą przekracza 2000 m. Zdaniem projektodawcy, taka zmiana wykraczałaby poza delegację ustawową dla projektu. Mogłaby zostać umieszczona w projekcie rozporządzenia dotyczącego warunków lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Zaproponowano też wprowadzenie nowego znaku informacyjnego, w uzupełnieniu do znaku D-51, który zawierałby informację o długości odcinka pomiarowego. Propozycja ta wykracza poza zakres regulacji nowelizowanego rozporządzenia i wymagałaby zmian w przepisach *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.).

– Główny Inspektorat Transportu Drogowego:

GITD wskazał na potrzebę umieszczenia w rozporządzeniu przepisów umożliwiających informowanie kierujących o miejscu, w którym kończy się odcinek drogi wyznaczony do kontroli średniej prędkości oraz odcinek wyznaczony do okresowej kontroli prędkości prowadzonej przez strażników gminnych (miejskich), w przypadkach, gdy odcinki te są długie (przekraczają np. 1 km). W opinii projektodawcy, propozycja ta nie znajduje uzasadnienia, gdyż zastosowanie dodatkowego oznakowania, wskazującego koniec odcinka objętego kontrolą, spowodowałoby zwiększenie ilości znaków drogowych, co prowadzi do tzw. „przeznakowania”. Spowodowałoby również wzrost kosztów związanych z oznakowaniem, ponoszonych przez zarządcę drogi. Ponadto, projektodawca wskazuje, iż kierujący pojazdem zobowiązany jest do przestrzegania przepisów ruchu drogowego niezależnie od tego, czy porusza się po odcinku drogi objętym kontrolą. Z tego względu nie ma potrzeby przekazywania kierującemu informacji o końcu odcinka drogi, na którym prowadzona jest kontrola.

– Instytut Badawczy Dróg i Mostów:

Opiniujący zgłosił uwagę dotyczącą potrzeby ograniczenia długości odcinka, na którym strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać kontroli prędkości. W opinii projektodawcy, takie ograniczenie wykracza poza delegację ustawową niniejszego projektu i mogłoby zostać uwzględnione w projekcie rozporządzenia dotyczącego warunków lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

Zaproponował też rozważenie możliwości doraźnego oznakowania odcinków pomiarowych w przypadku kontroli prędkości prowadzonej przez straż gminną (miejską). Zdaniem projektodawcy, propozycja ta nie jest zasadna, gdyż oznakowanie miejsc kontroli, jako element stałej organizacji ruchu, musi mieć charakter stały. Proponowane przez opiniującego rozwiązanie wymagałoby wprowadzania czasowej organizacji ruchu na drodze na czas prowadzonej kontroli. Zgodnie z przepisami

rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) czasową organizację ruchu można wprowadzić w przypadku wykonywania robót na drodze lub przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życia lub zdrowia lub możliwość wystąpienia szkód materialnych w znacznym rozmiarze. Tak uznanie tej propozycji i jej wprowadzenie wykracza poza zakres projektowanych przepisów.

IBDiM uznał również za zasadne umieszczenie znaku D-51 z tabliczką z napisem „Koniec kontroli średniej prędkości” na końcu odcinkowego pomiaru prędkości. Propozycja ta – w ocenie projektodawcy – nie jest zasadna. Zastosowanie dodatkowego oznakowania wpłynęłoby na podwojenie jego ilości, co prowadzi do powstania zjawiska tzw. przeznakowania. Proponowane rozwiązanie spowodowałoby też wzrost kosztów związanych z oznakowaniem, ponoszonych przez zarządcę drogi. Ponadto, projektodawca wskazuje, że kierujący pojazdem zobowiązany jest do przestrzegania przepisów ruchu drogowego niezależnie od tego, czy porusza się po odcinku drogi objętym kontrolą. Z tego względu nie ma potrzeby przekazywania kierującemu informacji o końcu odcinka drogi, na którym prowadzona jest kontrola.

IBDiM zgłosił także uwagi do projektowanego rysunku konstrukcji znaku D-51 w zakresie wysokości liter dla poszczególnych grup znaków oraz uzupełnienia wymiarów na tym rysunku. Projektodawca uznając zasadność uwag dodał w pkt 9.4. „znaki informacyjne” tabelę 9.4.2. Wymiary do konstrukcji znaku D-51 oraz uzupełnił niezbędne wymiary na rysunku 9.4.77. Konstrukcja znaku D-51.

- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich:  
Opiniujący wskazał, iż określone w projekcie odległości stosowania znaku D-51 od miejsca lokalizacji urządzenia rejestrującego są zbyt małe z punktu widzenia konieczności zapewnienia prewencyjnego oddziaływania tego oznakowania. Projektodawca uwzględnił przedmiotową uwagę i wprowadził zmiany w przepisach projektu. Konwent zaproponował też wprowadzenie znaku D-51 z tabliczką z napisem „koniec” na końcu odcinkowego pomiaru prędkości. Projektodawca nie uznaje tej propozycji za uzasadnioną. Zastosowanie dodatkowego oznakowania wpłynęłoby na podwojenie jego ilości, co prowadzi do tzw. „przeznakowania”. Spowodowałoby też wzrost kosztów ponoszonych przez zarządcę drogi. Ponadto, tabliczkę z napisem „koniec” – zgodnie z obowiązującymi przepisami – stosuje się do wskazania końca miejsca przeznaczonego na postój. Zastosowanie jej razem ze znakiem D-51 mogłoby prowadzić do pogorszenia czytelności oraz zrozumiałości oznakowania. Jednocześnie kierujący pojazdem zobowiązany jest do przestrzegania przepisów ruchu drogowego niezależnie od tego, czy porusza się po odcinku drogi objętym kontrolą. Z tego względu nie ma potrzeby przekazywania kierującemu informacji o końcu odcinka drogi, na którym prowadzona jest kontrola.
- Krajowa Rada Komendantów Straży Miejskich i Gminnych RP:  
Opiniujący zgłosił uwagę w zakresie zmiany nazwy znaku D-51 „automatyczna kontrola prędkości” na „kontrola prędkości”. Uwzględnienie przedmiotowej uwagi wymagałoby nowelizacji *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, co wykracza poza delegację ustawową dla niniejszego projektu. Ponadto, opiniujący zaproponował wprowadzenie do treści § 1 ust. 1 projektu następującego

przepisu:

„W przypadku używania przez straż miejską (gminną) przenośnego lub zainstalowanego w pojeździe urządzenia rejestrującego, znak D-51 umieszcza się na poziomie podłoża w odległości od 0,5 do 2 m od krawędzi jezdni, w sposób nie utrudniający ruchu pieszych oraz innych uczestników ruchu drogowego”. Proponowana treść przepisu nie może być uwzględniona w projekcie, gdyż sposób umieszczania znaków drogowych musi spełniać wymagania określone w pkt 1.5. załącznika nr 1 do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.* Ponadto, opiniujący wskazał, iż sposób oznakowania miejsc kontroli prędkości powinien być jednolity, niezależnie od rodzaju urządzenia rejestrującego. Należy zwrócić uwagę, iż projektowany sposób oznakowania tych miejsc – w ocenie projektodawcy – przewiduje stosowanie znaku D-51 niezależnie od rodzaju urządzenia rejestrującego, dlatego też można uznać, iż jest on jednolity. Stosowanie tabliczki pod znakiem D-51, w przypadku prowadzenia kontroli w trybie określonym przepisami art. 129b ust. 4 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, ma na celu wskazanie na odmienny charakter czynności kontrolnych, niż w przypadku kontroli prowadzonej przy użyciu urządzeń stacjonarnych. Opiniujący wnioskuje też o wprowadzenie znaków D-51 w formie ruchomej, przenośnej. Zdaniem projektodawcy, propozycja ta nie jest zasadna, gdyż oznakowanie informujące o miejscu kontroli prędkości jest elementem stałej organizacji ruchu i musi mieć charakter stały.

- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP:  
Opiniujący nie zgłosił uwag do treści projektu rozporządzenia.
- Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”:  
Opiniujący zgłosił uwagi do treści projektu rozporządzenia.
- Polski Kongres Drogowy:  
Opiniujący nie zgłosił uwag do treści projektu rozporządzenia.

W ramach konsultacji społecznych wpłynęły też opinie Straży Miejskiej m.st. Warszawy oraz Straży Miejskiej w Rybniku. Opiniujący kwestionują obowiązek oznakowania miejsc prowadzenia automatycznej kontroli prędkości jedynie w przypadku kontroli dokonywanej przez strażników gminnych (miejskich), przy jednoczesnym braku takiego obowiązku w stosunku do kontroli prowadzonej przez Policję oraz Inspekcję Transportu Drogowego. Projektodawca wskazuje, że przedmiotowa regulacja wynika z przepisów *ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 225, poz. 1466), które nie przewidują oznakowania miejsc kontroli prowadzonej przez funkcjonariuszy Policji oraz GITD.

Ponadto, w opinii Straży Miejskiej w Rybniku, zapis dotyczący urządzeń działających samoczynnie jest błędny, ponieważ może powodować niespójność aktów prawnych dotyczących urządzeń rejestrujących. Projektodawca wskazuje, iż przedmiotowa uwaga nie odnosi się do procedowanego projektu.

Projekt rozporządzenia zostanie również przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wdrożenie przepisów rozporządzenia będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla zarządców dróg publicznych.

Obciążenia finansowe będą wynikały z konieczności zastosowania w organizacji ruchu na drogach oznakowania poprzedzającego zlokalizowane na drodze publicznej urządzenia rejestrujące znakami D-51 „automatyczna kontrola prędkości”.

Szacunkowy koszt umieszczenia znaków: D-51 wraz z konstrukcjami wsporczymi wynosił będzie 250 - 600 zł (zależnie od grupy wielkości znaku). Koszty umieszczenia znaków D-51 na drogach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad będą stanowiły obciążenie budżetu państwa. W obecnej organizacji ruchu drogowego na drogach krajowych urządzenia rejestrujące w dominującej większości przypadków są oznakowane znakiem D-51 i wprowadzenie projektowanych przepisów wiązać się będzie przede wszystkim z korektą odległości ustawienia znaku D-51 przed obudową urządzenia rejestrującego. Ewentualne koszty umieszczenia znaków D-51 przed dotychczas nieoznakowanymi obudowami urządzeń rejestrujących oraz koszty oznakowania nowolokalizowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego urządzeń rejestrujących w pasie drogowym dróg krajowych zostaną sfinansowane w ramach wydatków planowanych w ustawie budżetowej na rok 2011 z dnia 20 stycznia 2011 r. w części 39 – *Transport*, dział 600 Transport i łączność, rozdział 60011 – *Drogi publiczne krajowe*.

W przypadku pozostałych dróg publicznych, na których zostaną umieszczone znaki D-51, koszt ich umieszczenia będą stanowiły obciążenie budżetów odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego. Jednostka samorządu terytorialnego umieszczająca w pasie drogowym drogi samorządowej urządzenie rejestrujące zobowiązana będzie - zgodnie z projektowanymi przepisami rozporządzenia – do jego oznakowania, czyli ustawienia znaku D-51 w odpowiedniej odległości przed obudową urządzenia rejestrującego, a także będzie ponosić koszty tego oznakowania.

#### **b) rynek pracy**

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

#### **c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### **d) sytuację i rozwój regionalny**

Wprowadzenie znaków D-51 „automatyczna kontrola prędkości” przyczyni się do większego zdyscyplinowania kierujących pojazdami w zakresie przestrzegania dopuszczalnej prędkości, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i porządku tego ruchu na drogach w danym regionie.