

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRÓW INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾ ORAZ
SPRAW WEWNĘTRZNYCH²⁾

z dnia 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Napis lub symbol umieszczony na tabliczce pod znakiem drogowym stanowi integralną część znaku. Napis podany na tabliczce może również określać okres obowiązywania albo okres wyłączenia z zakazu albo nakazu określonego uczestnika ruchu lub rodzaju pojazdu.”,

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Wzory znaków drogowych, sygnałów drogowych, wzory tabliczek oraz ich spis określa, z zastrzeżeniem ust. 8a i 9, załącznik do rozporządzenia.”,

c) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Minister Spraw Wewnętrznych kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych (Dz. U. poz. 1265).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 179, poz. 1104, z 2010 r. Nr 65, poz. 412, z 2011 r. Nr 89, poz. 509 i Nr 124, poz. 705 oraz z 2013 r. poz. 890 i 1325.

„8a. Na tabliczkach innych niż określone wzorem stosuje się symbole określające pojazd albo uczestnika ruchu zgodnie ze wzorami znaków i tabliczek wskazanych w ust. 8.”;

2) w § 16 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umieszczona pod znakiem B-1 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem pojazdu wskazuje, że zakaz nie dotyczy pojazdu, którego symbol znajduje się na tabliczce.”;

3) w § 17 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umieszczona pod znakiem B-2 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego wskazuje, że znak nie dotyczy rowerów lub wózków rowerowych wjeżdżających na drogę jednokierunkową, na której ruch tych pojazdów odbywa się w dwóch kierunkach.”;

4) w § 18 ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Znak B-11 „zakaz wjazdu wózków rowerowych” oznacza zakaz ruchu wózków rowerowych.”;

5) w § 22 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Umieszczona pod znakiem B-21 lub B-22 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem pojazdu wskazuje, że zakaz nie dotyczy pojazdu, którego symbol znajduje się na tabliczce.”;

6) w § 27 ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Znak B-33, określający dopuszczalną prędkość większą niż 50 km/h, umieszczony na obszarze zabudowanym, dotyczy samochodu osobowego, motocykla i samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem.”;

7) w § 33:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osoby, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy, mogą pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do zakazów wyrażonych znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39, z zastrzeżeniem ust. 3.”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Umieszczona pod znakami, o których mowa w ust. 2, tabliczka z napisem „Dotyczy także” i symbolem osoby niepełnosprawnej, określonym na tabliczce T-29, wskazuje, że znaki te obowiązują również osoby, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy, gdyż warunki lokalne i bezpieczeństwo uczestników ruchu na drodze uzasadniają objęcie zakazami również tych osób.”;

8) w § 35 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Umieszczona pod znakami C-1 do C-10 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem pojazdu albo wyrażeniem określającym ten pojazd wskazuje, że nakaz nie dotyczy pojazdu, którego symbol znajduje się na tabliczce.”;

9) § 37 otrzymuje brzmienie:

„§ 37. 1. Znak C-13 "droga dla rowerów" oznacza drogę przeznaczoną dla kierujących rowerami, którzy są obowiązani do korzystania z tej drogi z zachowaniem warunków określonych w art. 33 ust. 1 ustawy.

2. Nakaz wyrażony znakiem C-13 obowiązuje do odwołania albo do:

1) miejsca umieszczenia znaku B-1, B-9, C-16, D-40,

2) najbliższego skrzyżowania.

3. Znak C-13a "koniec drogi dla rowerów" oznacza koniec drogi przeznaczonej dla kierujących rowerami.”;

10) § 39 otrzymuje brzmienie:

„§ 39. 1. Znak C-16 "droga dla pieszych" oznacza drogę lub jej część przeznaczoną dla pieszych, którzy są obowiązani z niej korzystać.

2. Nakaz wyrażony znakiem C-16 obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-41, C-13 albo D-40.

3. Znak C-16a "koniec drogi dla pieszych" oznacza koniec drogi przeznaczonej dla pieszych.”;

11) § 40 otrzymuje brzmienie:

„§ 40. 1. Umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16 oddzielone kreską poziomą oznaczają, że droga jest przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami. Kierujący rowerami są obowiązani do korzystania z tak oznakowanej drogi z zachowaniem warunków określonych w art. 33 ust. 1 ustawy. Ruch pieszych i rowerów odbywa się na całej powierzchni tak oznaczonej drogi.

2. Umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16 oddzielone kreską pionową oznaczają drogę dla rowerów i drogę dla pieszych położone obok siebie, odpowiednio po stronach wskazanych na znaku. Kierujący rowerami są obowiązani do korzystania z tak oznakowanej drogi z zachowaniem warunków określonych w art. 33 ust. 1 ustawy.

3. Przepisy ust. 1 i 2 oraz § 37 ust. 2 i 3 oraz § 39 ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio dla oznaczania końca drogi dla pieszych i kierujących rowerami oraz końca drogi dla rowerów i drogi dla pieszych położonych obok siebie, przy czym znak łączony C-13/C-16 jest odwoływany również znakami C-13 lub C-16.”;

12) w § 44 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umieszczona pod znakiem D-3 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego wskazuje, że ruch tych pojazdów odbywa się w dwóch kierunkach.”;

13) w § 45 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Umieszczona pod znakiem D-4a lub D-4b tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego oznacza, że znak nie dotyczy roweru lub wózka rowerowego.”;

14) w § 49 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umieszczony na znakach D-11 lub D-12 napis lub symbol pojazdu oznacza, że na pasie ruchu oznaczonym tym znakiem jest dopuszczony ruch pojazdu określonego tym napisem lub symbolem.”;

15) w § 52 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Umieszczony na znaku D-18 symbol pojazdu oznacza, że parking jest przeznaczony na postój pojazdu, którego symbol znajduje się na znaku.”;

16) w § 53 uchyla się ust. 3;

17) § 65 otrzymuje brzmienie:

„§ 65. 1. Znaki:

- 1) E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”,
- 2) E-15b „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,
- 3) E-15c „numer autostrady”,
- 4) E-15d „numer drogi ekspresowej”,
- 5) E-15e „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,
- 6) E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,
- 7) E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,
- 8) E-16 „numer szlaku międzynarodowego”

wskazują numer i rodzaj (kategorię) drogi.

2. Znaki wymienione w ust.1 pkt 1-7 oznaczają także, że drogą mogą poruszać się pojazdy o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym:

- 1) 11,5 t – w przypadku znaków: E-15a, E-15c oraz E-15d,
- 2) 10 t – w przypadku znaków: E-15e oraz E-15f,
- 3) 8 t – w przypadku znaków: E-15b oraz E-15g

i odpowiednio większym nacisku osi wielokrotnej zgodnie z przepisami określającymi warunki techniczne pojazdów poruszających się po drogach.

3. Umieszczona pod znakiem E-15a, E-15c, E-15d, E-15f, albo E-15g tabliczka T-34 oznacza, że za przejazd odcinkiem drogi publicznej tak oznaczonym pobiera się opłatę elektroniczną.”;

18) w § 87 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Znaki określone w ust. 1 umieszczone na pasie ruchu poprzedzone symbolem lub napisem, o których mowa w § 91 ust. 1 i 2, oznaczają kierunek ruchu pojazdu wskazanego tym symbolem lub napisem.”;

19) w § 89:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów” wskazuje, z zastrzeżeniem ust. 3a, miejsce zatrzymania pojazdu:

- 1) na skrzyżowaniu na wlotach dróg równorzędnych,
- 2) przed przejściem dla pieszych,
- 3) przed przystankami tramwajowymi bez wysepek,
- 4) przed przejazdami tramwajowymi i kolejowymi,
- 5) przed przejazdem dla rowerzystów,
- 6) przed służą dla rowerów,
- 7) przed sygnałem świetlnym.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Obowiązek zatrzymania pojazdu w miejscu, o którym mowa w ust. 3, nie dotyczy kierującego rowerem wjeżdżającego do służy dla rowerów.”;

20) w § 91:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Znak P-23 "rower" oznacza, z zastrzeżeniem ust. 2a, drogę dla rowerów, część drogi dla rowerów i pieszych przeznaczoną do ruchu rowerów, pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów albo część jezdni drogi jednokierunkowej, na której ruch rowerów odbywa się w sposób określony w § 17 ust. 2.”;

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Po części drogi oznaczonej znakiem P-23 może odbywać się ruch wózka rowerowego jeżeli oznakowanie pionowe tej części drogi wskazuje taką możliwość.”;

21) § 92 otrzymuje brzmienie:

„Znak P-24 "miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej" oznacza, że stanowisko postojowe, na którym znak umieszczono, jest przeznaczone dla pojazdu samochodowego osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy.”;

22) po § 93 dodaje się § 93a i 93b w brzmieniu:

„§ 93a. Znak P-26 „piesi” oznacza drogę dla pieszych lub część drogi dla rowerów i pieszych przeznaczoną do ruchu pieszych.

§ 93b. Znak P-27 „kierunek i tor ruchu roweru” wskazuje kierującemu rowerem tor ruchu roweru na jezdni i określa kierunek jego ruchu.”;

23) po § 95 dodaje się § 95a w brzmieniu:

„§ 95a. 1. Sygnały świetlne nadawane przez sygnalizator S-1a dotyczą kierujących rowerem znajdujących się na części drogi przeznaczonej tylko do ruchu rowerów lub wjeżdżających na tą część drogi.

2. Przepisy § 95 ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do sygnałów nadawanych przez sygnalizator S-1a.”;

24) po § 97 dodaje się § 97a w brzmieniu:

„§ 97a. 1. Sygnały świetlne nadawane przez sygnalizator S-3a dotyczą kierujących rowerem, znajdujących się na części drogi przeznaczonej tylko do ruchu rowerów lub wjeżdżających na tą część drogi, jadących w kierunkach wskazanych strzałką (strzałkami).

2. Przepisy § 95 ust. 1 i 2 oraz § 97 ust. 1a, 3 i 4 stosuje się odpowiednio do sygnałów nadawanych przez sygnalizator kierunkowy S-3a.”;

25) w załączniku do rozporządzenia:

a) w części „ZNAKI DROGOWE PIONOWE”:

– w grupie „Znaki kierunku i miejscowości” po pkt 31 dodaje się pkt 31a i 31b w brzmieniu:

„31a) E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,

31b) E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,

– w grupie „Tabliczki do znaków drogowych”:

– – uchyla się pkt 27,

– – pkt 45 otrzymuje brzmienie:

„45) T-29 tabliczka informująca o miejscu przeznaczonym dla pojazdu samochodowego osoby niepełnosprawnej legitymującej się kartą parkingową oraz kierującego pojazdem przewożącego taką osobę niepełnosprawną”,

b) w części „ZNAKI DROGOWE POZIOME” po punkcie 28 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 29 i 30 w brzmieniu:

„29) P-26 „piesi”,

30) P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.”,

c) w części „SYGNAŁY ŚWIETLNE”, w grupie „Sygnały świetlne dla kierujących i pieszych”:

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) S-1a sygnalizator z sygnałami dla kierujących rowerem”,

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) S-3a sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem”,

d) w części „ZNAKI DROGOWE PIONOWE”:

– w grupie „Znaki kierunku i miejscowości” dodaje się rysunek E-15f i E-15g:



E-15f



E-15g

– w grupie „Tabliczki do znaków drogowych” skreśla się rysunek T-22,

e) w części „ZNAKI DROGOWE POZIOME” po rysunku znaku P-25 dodaje się rysunki znaków P-26 i P-27:



P-26



P-27

f) w części „SYGNAŁY ŚWIETLNE”, w grupie „Sygnały świetlne dla kierujących i pieszych”:

– po rysunku S-1 dodaje się rysunek S-1a:



S-1a

– po rysunku S-3 dodaje się rysunek S-3a:



S-3a

§ 2. Tabliczkę T-22 stosowaną w organizacji ruchu na drogach przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za równoważną odpowiednio tabliczkom z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru, o których mowa w § 17 ust. 2, § 44 ust. 2 i § 45 ust. 3.

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

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH

W porozumieniu:
Za zgodnym
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego

Anna Kubik

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie zmieniające rozporządzenie 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.) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Przepisy ustawy z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 92, poz. 530) znowelizowały m.in. art. 2 pkt 5 i pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zmieniając definicję drogi dla rowerów oraz roweru i dodając nowe definicje: pasa ruchu dla rowerów, śluzu dla rowerów oraz wózka rowerowego.

Ponadto, ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. Nr 92, poz. 884), zmieniła brzmienie art. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i wprowadziła ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 do 50 km/h (wcześniej przepisy ustawy dopuszczały 60 km/h przez całą dobę). Przedmiotowej zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym nie towarzyszyły odpowiednie zmiany rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Potrzeba zmiany przepisów rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. wynika również z ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244, poz. 1454), która wprowadziła zmianę brzmienia art. 2 pkt 43 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, usuwając z definicji taksówki pojęcie taksówki bagażowej.

Tym samym od wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 16 września 2011 r. nie ma uzasadnienia stosowanie napisu „Bagażowe” na znaku D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”.

Należy zaznaczyć, że znaczna część projektowanych zmian ma na celu uspołnienie i uporządkowanie przepisów z zakresu znaków i sygnałów drogowych, poprzez włączenie do rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. odpowiednich regulacji przewidzianych dotąd jedynie w przepisach technicznych 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. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.).

Projektowane przepisy zmieniają § 2 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r., rozszerzają treść ust. 4 i dodają ust. 8a, przez co umożliwiają odpowiednio wskazanie okresu obowiązywania znaku, jak też wskazują możliwość stosowania tabliczek z symbolami, innych niż określone wzorem w załączniku do rozporządzenia (co umożliwi np. umieszczanie pod znakami tabliczek z symbolem roweru lub wózka rowerowego).

Projekt rozszerza także treść § 16 ust. 2, umożliwiając stosowanie tabliczek z napisem „nie dotyczy” i symbolem pojazdu pod znakiem B-1. Możliwości takie przewidują przepisy pkt 3.1.2. załącznika nr 1 do rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r., dlatego też niezbędne było uzupełnienie w tym zakresie przepisów rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. Zmiany te mają więc charakter porządkujący i stanowią wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Zmiana § 17 ust. 2 rozporządzenia jest konsekwencją wprowadzenia – ustawą z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami – definicji pasa ruchu dla rowerów oraz wózka rowerowego i nowej definicji roweru. Ruch tych pojazdów na drodze jednokierunkowej będzie dopuszczony również w przypadku braku wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów. Umożliwi to stosowanie takiej organizacji ruchu w sytuacjach, w których wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów nie znajduje uzasadnienia. Kryteria dopuszczenia ruchu rowerów na drodze jednokierunkowej w sposób określony w § 17 ust. 2, zostaną uregulowane w przepisach 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.

Nowe brzmienie § 18 ust. 12 dotyczącego znaku B-11 „zakaz wjazdu wózków rowerowych”, wynika z wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji wózka rowerowego.

Proponowana zmiana § 22 ust. 4 umożliwiająca stosowanie tabliczek z napisem „nie dotyczy” i symbolem pojazdu pod znakami B-21 i B-22 stanowi rozszerzenie przepisów rozporządzenia o rozwiązania przewidziane w przepisach załącznika nr 1 do 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. Zmiana ma charakter porządkujący

i stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Zmiana umożliwi organom zarządzającym ruchem na drogach większą elastyczność i możliwości w zakresie projektowanych rozwiązań w organizacji ruchu.

Modyfikacja brzmienia § 27 ust. 3 wynika z potrzeby uporządkowania przepisów i zapewnienia spójności z art. 20 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Na podstawie tego przepisu (znowelizowanego ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych) dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 wynosi 50 km/h. Przed nowelizacją z 2004 r. prędkość ta wynosiła 60 km/h przez całą dobę.

Wraz ze zmianą ustawy - Prawo o ruchu drogowym nie wprowadzono odpowiednich zmian w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Konsekwencją takiego stanu prawnego jest sytuacja, w której kierujący np. autobusem albo samochodem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, na odcinku drogi w obszarze zabudowanym, gdzie prędkość została podniesiona znakiem do 70 bądź 80 km/h, może poruszać się z prędkością maksymalnie 50 km/h (w godzinach 5.00-23.00). Natomiast w przypadku podniesienia prędkości znakiem do 60 km/h (a więc przy parametrach drogi i ruchu z reguły gorszych niż na odcinku o prędkości podniesionej do 70 czy 80 km/h), kierujący tym pojazdem może poruszać się z większą prędkością – 60 km/h.

W § 33 ust. 2 i § 92 zmieniono brzmienie przepisów w celu zapewnienia jego spójności z przepisami art. 8 ust. 1 i 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, znowelizowanymi ustawą z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1446, z późn. zm.). Dodano również ust. 3, umożliwiając objęcie uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej, kierującej pojazdem samochodowym, oraz kierującego pojazdem przewożącego taką osobę, zakazami wyrażonymi znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39. Zmiana ta ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa tych osób w sytuacji, gdy niezastosowanie się do przywołanych wyżej zakazów mogłoby spowodować powstanie zagrożenia zdrowia, bądź życia osób poruszających się po drodze objętej zakazem. Ponadto, potrzeba zmiany brzmienia § 33 wynika z wątpliwości wskazanych przez Rzecznika Praw Obywatelskich (dotyczących zgodności z Konstytucją RP oraz ustawą Prawo o ruchu drogowym przepisów rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r., dopuszczających stosowanie tabliczki o treści "Dotyczy także niepełnosprawnych" pod wymienionymi wyżej znakami zakazu) oraz zastrzeżeń Trybunału Konstytucyjnego (w odniesieniu do potrzeby określenia przesłanek, jakimi powinien

kierować się organ zarządzający ruchem przy stosowaniu przedmiotowej tabliczki). Zmiany te określają wprost zakres niestosowania się do znaków zakazu i ograniczenie tego uprawnienia, w przepisach wydawanych na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także przesłanki związane z ograniczeniem przywołanego uprawnienia za pomocą tabliczki do znaku zakazu.

Dodanie ustępu 3 w § 35 ma na celu – analogicznie jak w przypadku zmiany § 22 ust. 4 – umożliwienie stosowania tabliczek z napisem „nie dotyczy” i symbolem pojazdu (lub określającym go wyrażeniem) pod znakami C-1 do C-10, co przewidują przepisy załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Zmiana znaczenia znaków C-13, C-13a oraz C-13/C-16 przewidziana w § 37 oraz § 40, wynika z wprowadzenia zmienionej definicji roweru i drogi dla rowerów w ustawie z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami. Z treści ust. 1 w § 37 usunięto wyrażenie: „jednośladowymi” oraz dodano odwołanie do przepisu art. 33 ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym (przewidującego wyjątek od obowiązku korzystania przez kierującego rowerem z drogi dla rowerów), dla zapewnienia pełnej zgodności rozporządzenia z ustawą. Ponadto, wprowadzono zasadę (nowy ust. 2 w § 37), że nakaz wyrażony znakiem C-13 obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-1, B-9, C-16, D-40 albo do najbliższego skrzyżowania. Takie rozwiązanie umożliwia ograniczenie ilości stosowanych znaków C-13a oraz poprawia czytelności oznakowania dla kierujących rowerem.

W przypadku znaku C-16 również zmodyfikowano zakres jego obowiązywania, wprowadzając zasadę (nowy ust. 2 w § 39), że nakaz wyrażony tym znakiem obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-41, C-13, D-40. Rozwiązanie to umożliwia ograniczenie ilości stosowanych znaków C-16a.

Zmiana treści § 40 rozporządzenia ma na celu uporządkowanie ruchu pieszych i rowerów na drogach oznaczonych znakami C-13/16 (umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16) i wprowadza rozróżnienie w zakresie znaczenia odmian znaku C-13/16. Zgodnie z projektowaną regulacją, znak C-13/16, na którym symbole oddzielone są kreską poziomą oznacza, że droga przeznaczona jest dla pieszych i kierujących rowerami, natomiast w przypadku oddzielenia symboli kreską pionową, znak ten oznacza drogę dla pieszych i drogę dla rowerów, położone obok siebie. Przedmiotowa zmiana eliminuje wątpliwości dotyczące obowiązku ustępowania miejsca pieszym przez kierującego rowerem (w związku z treścią art. 33 ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym).

Wprowadzona zmiana w § 44 ust. 2 ma charakter analogiczny jak zmiana w § 17 ust. 2 rozporządzenia i jest konsekwencją wprowadzenia – ustawą z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami – definicji pasa ruchu dla rowerów oraz wózka rowerowego i nowej definicji roweru. Ruch tych pojazdów na drodze jednokierunkowej będzie dopuszczony również w przypadku braku wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów. Umożliwi to stosowanie takiej organizacji ruchu w sytuacjach, w których wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów nie znajduje uzasadnienia.

Dodany ust. 3 w § 45 rozporządzenia przewiduje możliwość stosowania tabliczek pod znakami D-4a i D-4b, zgodnie z przepisami załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Zmiana ta uwzględnia również nowe definicje: roweru i wózka rowerowego. Nowy ust. 3 w § 45 daje projektantom oraz organom zarządzającym ruchem większe możliwości w tworzeniu optymalnych rozwiązań w zakresie ruchu rowerów. Dopuszczenie umieszczania napisów lub symboli na znakach D-11 i D-12, przewidziane w nowym brzmieniu § 49 ust. 2 rozporządzenia, ma na celu przeniesienie do rozporządzenia rozwiązań możliwych do stosowania, przewidzianych w przepisach technicznych załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Analogiczny był cel dodania ust. 1a w § 52 rozporządzenia, przewidującego umieszczanie symboli pojazdu na znaku D-18.

Uchylenie ust. 3 w § 53 wynika z braku uzasadnienia stosowania napisu „Bagażowe” na znakach D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”, w związku ze zmianą definicji taksówki w art. 2 pkt 43 ustawy - Prawo o ruchu drogowym i usunięciem z tej definicji pojęcia taksówki bagażowej.

Przepisy projektowanego rozporządzenia usuwają rozbieżność, jaka występuje pomiędzy obecnym brzmieniem rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, a przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.). Zgodnie z § 65 ust. 2 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. po wszystkich drogach oznakowanych znakiem E-15a „numer drogi krajowej” mogą poruszać się pojazdy o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym 10 t. Natomiast przepisy art. 41 ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych oraz akty wykonawcze do tej ustawy stanowią, iż sieć dróg krajowych składa się z odcinków dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, 10 t oraz 8 t. Łączna długość dróg krajowych wynosi około 19 182 km, w tym drogi o dopuszczalnym nacisku osi do 11,5 t stanowią długość około 5814 km (około 30 % dróg krajowych), drogi o dopuszczalnym nacisku osi do 10 t stanowią długość

10669 km (około 56 % dróg krajowych), a pozostałe drogi mają dopuszczalny nacisk osi do 8 t (około 14 % dróg krajowych).

Z tych też względów przepisy przedmiotowego projektu rozporządzenia określają, iż drogi krajowe o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t będą oznakowane znakiem pionowym E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, a drogi krajowe o dopuszczalnym nacisku osi do 10 t znakiem E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”. W przypadku dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku osi do 8 t stosowany będzie znak E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”. Projektowane przepisy pozwolą na uporządkowanie stanu prawnego i poinformowanie użytkownika drogi – kierującego pojazdem o dopuszczalnych naciskach osi charakteryzujących daną drogę krajową, zgodnie z wykazem dróg określonych przepisami o sieci dróg krajowych. Jednocześnie, zastosowane w organizacji ruchu na drogach krajowych projektowane oznakowanie stworzy ułatwienia dla przewoźników wykonujących transport ładunków nienormatywnych, w szczególności dla pojazdów nienormatywnych, które przekraczają dopuszczalne naciski osi.

Dodanie ust. 2a w § 87 rozporządzenia, umożliwiającego łączenie znaków poziomych (strzałek kierunkowych P-8a – P-8c) z symbolem lub napisem, ma na celu umożliwienie wskazywania dopuszczalnych kierunków jazdy na pasie ruchu dla rowerów oraz pasie przeznaczonym dla ruchu pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. Takie rozwiązanie ułatwi projektantom oraz organom zarządzającym ruchem tworzenie bardziej efektywnych oraz bezpiecznych rozwiązań w organizacji ruchu, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej czytelności (zrozumienia) oznakowania dla uczestników ruchu drogowego. Należy podkreślić, że rozwiązanie to będzie stanowiło niezbędne uzupełnienie pozostałych rozwiązań w zakresie ruchu rowerów, przewidzianych w niniejszym projekcie.

Wprowadzane w § 89 ust. 3 rozszerzenia zastosowania znaku poziomego P-14 (linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów) zapewnia spójność z przepisami pkt 4.2.5. załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Ponadto, umożliwi wyznaczenie krawędzi śluzy dla rowerów (stanowi konsekwencję wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji śluzy dla rowerów).

Nowe brzmienie § 91 ust. 2 rozporządzenia rozszerza zakres stosowania znaku poziomego P-23 „rower” także do oznaczenia części jezdni na której odbywa się ruch w sposób określony w nowym § 17 ust. 2 (ruch rowerów lub wózków rowerowych odbywający się w dwóch

kierunkach, na drodze jednokierunkowej), bez wyznaczania pasa ruchu dla rowerów. Ponadto, nowy ust. 2a w § 91 określa warunek dopuszczenia ruchu wózka rowerowego na części drogi oznaczonej znakiem P-23. Należy wskazać, że projektowane zmiany w § 91 rozporządzenia rozszerzają możliwości – dla projektantów oraz organów zarządzających ruchem – w zakresie tworzenia optymalnych rozwiązań związanych z ruchem rowerów.

Nowy § 93a wprowadzający znak poziomy P-26 „piesi” umożliwia lepsze uporządkowanie ruchu pieszych oraz rowerów na drogach dla pieszych i rowerów oznaczonych znakami C-13/16 (umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16), zapewniając tym samym poprawę ich bezpieczeństwa.

Wprowadzony do przepisów rozporządzenia § 93b, umożliwia stosowanie w organizacji ruchu na drogach nowego znaku poziomego P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”. Znak ten będzie stosowany w sytuacjach, gdzie zasadne jest wskazanie kierującemu rowerem toru ruchu roweru na jezdni oraz określenie kierunku jego ruchu (np. lokalizując znak P-27 w osi torowiska tramwajowego, czy na odcinku jezdni, na którym zlokalizowane są stanowiska postojowe – odsuwając tor ruchu rowerzysty od prawej krawędzi jezdni, na bezpieczną odległość), przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa kierujących rowerem.

Dodane do rozporządzenia nowe przepisy: § 95a i § 97a wprowadzają sygnalizatory świetlne S-1a (ogólny) oraz S-3a (kierunkowy), nadające sygnały świetlne dotyczące kierujących rowerem znajdujących się na części drogi przeznaczonej tylko do ruchu rowerów lub wjeżdżających na tą część drogi. Potrzeba wprowadzenia nowych sygnalizatorów wynika głównie z wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji śluzy dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów. Nowe sygnalizatory umożliwią przede wszystkim efektywne wykorzystanie śluzy dla rowerów, pozwalając kierującym rowerem na odpowiednio wcześniejsze wykonanie manewrów (wyjazd ze śluzy w danym kierunku) co zapewni płynność ruchu i większe bezpieczeństwo kierujących rowerem.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym.

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 notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w

Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Rządowego Centrum Legislacji.

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

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Rozwoju oraz Spraw Wewnętrznych zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Kozłowski, Starszy specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, tel. (22) 522 50 16, michal.kozlowski@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 24 listopada 2014 r.</p> <p>Źródło: upoważnienie ustawowe: art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. <i>Prawo o ruchu drogowym</i> (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac 195</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przepisy rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych nie są dostosowane do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* oraz ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 92, poz. 530), która znowelizowała m.in. art. 2 pkt 5 i pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym*, zmieniając definicję drogi dla rowerów oraz roweru i dodając nowe definicje: pasa ruchu dla rowerów, śluzu dla rowerów oraz wózka rowerowego.

Ponadto, rozporządzenie z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych wymaga dostosowania do zmiany ustawy - *Prawo o ruchu drogowym*, która wprowadzona została ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - *Prawo o ruchu drogowym* oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. Nr 92, poz. 884). Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. zmieniła brzmienie art. 20 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, wprowadzając ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 do 50 km/h (wcześniej przepisy ustawy dopuszczały 60 km/h przez całą dobę). Przedmiotowej zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym* nie towarzyszyły odpowiednie zmiany rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Przepisy ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244, poz. 1454), wprowadziły zmianę brzmienia art. 2 pkt 43 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, usuwając z definicji taksówki pojęcie taksówki bagażowej. Tym samym od wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 16 września 2011 r. nie ma uzasadnienia stosowanie napisu „Bagażowe” na znaku D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”.

Istnieje brak spójności pomiędzy niektórymi przepisami z zakresu znaków i sygnałów drogowych, zawartymi w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz 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.). Niezbędne jest uspoźnienie i uporządkowanie tych przepisów.

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

Wprowadzenie odpowiednich zmian w przepisach rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, stanowiących konsekwencję wymienionych wyżej nowelizacji ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

Ponadto, projekt rozporządzenia przewiduje włączenie do rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych odpowiednich regulacji przewidzianych dotąd jedynie w przepisach technicznych rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r., co pozwoli na zapewnienie większej spójności pomiędzy oboma rozporządzeniami i ułatwi stosowanie niektórych rozwiązań – przewidzianych w tych przepisach – w organizacji ruchu na drogach.

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

Projektowane rozporządzenie ma charakter wykonawczy w stosunku do rozwiązań przyjętych w *ustawie Prawo o ruchu drogowym*, w związku z tym nie przewiduje się konieczności prowadzenia analiz porównawczych z innymi państwami OECD/UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
organy zarządzające ruchem na drogach	Zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	ogólne	Szersze możliwości (elastyczność) w zakresie stosowanych rozwiązań w organizacji ruchu – zwłaszcza w zakresie ruchu rowerów; Wylimitowanie wątpliwości w odniesieniu do przepisów obecnego stanu prawnego
organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach	Zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	ogólne	Wylimitowanie wątpliwości w odniesieniu do przepisów obecnego stanu prawnego
zarządcy dróg (zarząd drogi)	Zgodnie z art. 19 i 21 ustawy o drogach publicznych	ogólne	Potrzeba wprowadzenia nowego oznakowania
projektanci organizacji ruchu	nieokreślona	ogólne	Szersze możliwości (większa elastyczność) w zakresie projektowanych rozwiązań do zastosowania w organizacji ruchu
uczestnicy ruchu drogowego	nieokreślona	ogólne	Poprawa bezpieczeństwa oraz komfortu podróżowania – zwłaszcza w odniesieniu do kierujących rowerem albo wózkami rowerowymi

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

Projekt został skierowany do konsultacji w dniu 3 czerwca 2014 r., z trzydziestodniowym terminem zgłaszania uwag. W konsultacjach zostały uwzględnione następujące podmioty:

- 1) Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Polskiego Kongresu Drogowego,
- 4) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 5) Związku Województw RP,
- 6) Konwentu Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 7) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 8) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych,
- 9) Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
- 10) Związku Miast Polskich,
- 11) Unii Miasteczek Polskich,
- 12) Unii Metropolii Polskich,
- 13) Związku Powiatów Polskich,
- 14) Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
- 15) Stowarzyszenia Prawo na Drodze,
- 16) Instytutu Transportu Samochodowego,
- 17) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
- 18) Stowarzyszenia Linia Życia,
- 19) Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów,
- 20) Stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Ponadto, uwagi i opinie do projektu zgłosiły w ramach konsultacji poniższe podmioty:

- 1) Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin,
- 2) Wiceprezydent Wrocławia,

- 3) Zastępca Prezydenta Miasta Kielce,
- 4) Zastępca Prezydenta Miasta Lublin,
- 5) Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu przy Biurze Koordynacji Remontów i Inwestycji w Pasie Drogowym Urzędu m.st. Warszawy,
- 6) Stowarzyszenie Bractwo Rowerowe – Radom,
- 7) Stowarzyszenie Rowerowy Toruń,
- 8) Kaliskie Stowarzyszenie Cyklistów,
- 9) Kaliska Inicjatywa Miejska,
- 10) Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie,
- 11) Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Oddział Kolejowy w Gliwicach,
- 12) I zba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- 13) Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- 14) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców,
- 15) Fundacja Normalne Miasto FENOMEN,
- 16) Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej.

Szczegółowe podsumowanie wyników konsultacji zawiera Raport z konsultacji.

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)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych												

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							
	sektor mikro-, małych i średnich 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	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość
--	--

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia wejścia w życie przepisów rozporządzenia (po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia)

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

Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji projektu

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

brak