

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 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 2012 r. poz. 1137, późn. zm.²⁾) 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.³⁾) w załączniku nr 1 do rozporządzenia wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w części 5 „Znaki informacyjne” pkt 5.2.56 „Automatyczna kontrola prędkości” otrzymuje brzmienie:

„5.2.56. Automatyczna kontrola prędkości

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

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844 i 1893.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 67, poz. 413, Nr 126, poz. 813 i Nr 235, poz. 1596, z 2010 r. Nr 65, poz. 411, z 2011 r. Nr 89, poz. 508, Nr 124, poz. 702 i Nr 133, poz. 772, z 2013 r. poz. 891 i 1326, z 2014 r. poz. 1567 oraz z 2015 r. poz. 1314.



Rys. 5.2.56.1. Znak D-51

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, z 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 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 na odcinku ...”. W treści napisu na tabliczce długość odcinka drogi poniżej 1000 m podaje się w metrach z dokładnością do 100 m, a od długości 1,0 km z dokładnością do 0,1 km.

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

2) w części 6 „Znaki kierunku i miejscowości”:

a) pkt 6.3.7.3 „Znak z numerem drogi wojewódzkiej” otrzymuje brzmienie:

„6.3.7.3. Znak z numerem drogi wojewódzkiej

Znaki E-15b „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t” (rys. 6.3.7.2), E-15e „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t” (rys. 6.3.7.3), E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t” (rys. 6.3.7.3a) stosuje się w celu wskazania przebiegu drogi wojewódzkiej lub wjazdu na tę drogę. Na drogach

oznaczonych tymi znakami dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym odpowiednio 8 t (E-15b), 10 t (E-15e) i 11,5 t (E-15h).



Rys. 6.3.7.2. Znak E-15b



Rys. 6.3.7.3. Znak E-15e



Rys. 6.3.7.3a. Znak E-15h”,

- b) pkt 6.3.7.8 „Umieszczanie znaków z numerem drogi” otrzymuje brzmienie:

„6.3.7.8. Umieszczanie znaków z numerem drogi

Numery dróg umieszcza się:

- a) samodzielnie, w odległości do 50 m:
- za skrzyżowaniem, bez względu na rodzaj obszaru, dla potwierdzenia kierunku, a szczególnie jeżeli szlak zmienia kierunek na skrzyżowaniu oraz w przypadkach, gdy układ skrzyżowania może stwarzać wątpliwości co do przebiegu szlaku,
 - przed skrzyżowaniami w obszarze zabudowanym, jeżeli zmiana przebiegu szlaku nie jest sygnalizowana tablicami przeddrogowskazowymi oraz drogowskazami tablicowymi,
- b) na tablicach przeddrogowskazowych, drogowskazach tablicowych i drogowskazach w kształcie strzały do miejscowości wskazujących numer drogi oraz na tablicach szlaku drogowego - jako jeden z elementów treści tych tablic.

Wysokość znaków E-15a, E-15b, E-15c, E-15d, E-15e, E-15f, E-15g i E-15h stosowanych samodzielnie wynosi 300 mm. Wymiary znaków stosowanych samodzielnie są określone w tabeli 9.5.3. (oznaczone gwiazdką).

Jeżeli istnieje potrzeba wskazania przebiegu drogi na skrzyżowaniu, to obok numeru drogi umieszcza się strzałkę kierunkową. Przykłady odmian znaków ze strzałkami przedstawiono na rys. od 6.3.7.11 do 6.3.7.13.

Rys. 6.3.7.11. Znak E-15a z numerem drogi krajowej ze strzałką:



a) skierowaną w lewo



b) skierowaną skośnie w lewo



Rys. 6.3.7.12. Znak E-15e ze strzałką skierowaną w prawo



Rys. 6.3.7.13. Znak E-15b z numerem drogi wojewódzkiej ze strzałką skierowaną na wprost”;

- 3) w części 9 „Konstrukcje znaków drogowych pionowych” w pkt 9.5 „Znaki kierunku i miejscowości”:
 - a) tekst pod tabelą 9.5.3 „Wymiary znaków z numerami dróg umieszczanych na znakach kierunku w zależności od wysokości liter d nazwy miejscowości kierunkowej” otrzymuje brzmienie:

„(*) – wymiary znaków E-15a, E-15b, E-15c, E-15d, E-15e, E-15f, E-15g, E-15h stosowanych samodzielnie.”,
 - b) opis pod rysunkiem 9.5.46 otrzymuje brzmienie:

„Rys. 9.5.46. Konstrukcja znaków E-15a, E-15b, E-15e, E-15f, E-15g, E-15h”.

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

**MINISTER
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

UZASADNIENIE

Niniejsze rozporządzenie dokonuje zmiany 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem z dnia 3 lipca 2003 r.”, a tym samym stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Przepisy projektu rozporządzenia w § 1 pkt 1 aktualizują przepisy pkt 5.2.56. „Automatyczna kontrola prędkości” załącznika nr 1 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. w związku z uchynieniem przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o strażach gminnych (Dz. U. poz. 1335) przepisów art. 129b *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, uprawniających straże gminne albo straże miejskie do wykonywania kontroli ruchu drogowego przez przy użyciu urządzeń rejestrujących (tzw. "fotoradarów"). Z tego względu trzeci akapit dotychczasowych przepisów pkt 5.2.56 załącznika nr 1 do nowelizowanego rozporządzenia, odnoszący się do kontroli prędkości w trybie określonym w art. 129b ust. 4 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, od dnia 1 stycznia 2016 r. nie ma zastosowania w organizacji ruchu na drogach.

Przepisy pkt 6.3.7.3. w § 1 pkt 2 lit. a projektowanego rozporządzenia uzupełniają obecne brzmienie *rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r.* o warunki umieszczania na drogach publicznych dla znaku E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, wprowadzonego przepisami w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Dodanie znaku E-15h warunkuje, również potrzebę zmiany przepisów pkt 6.3.7.8 w celu określenia wysokości tego znaku oraz zmiany zawartej w § 1 pkt 3 w celu określenia konstrukcji tego znaku.

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 lobbingsowej 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.

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające 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 i Budownictwa,

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Marek Wierzchowski, specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, tel. (22) 522 50 15, Marek.Wierzchowski@mir.gov.pl

Data sporządzenia

18 stycznia 2016 r.

Źródło:

upoważnienie ustawowe:
art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.
Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r.
poz. 1137, z późn. zm.)

Nr w wykazie prac

611

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obowiązujące 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 określają warunków technicznych dla znaku z numerem drogi wojewódzkiej, o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.

Należy wskazać, że część dróg wojewódzkich posiada odpowiednie parametry techniczne i umożliwia poruszanie się po nich pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.

Z informacji przekazanych przez Urzędy Marszałkowskie poszczególnych województw wynika, że w sieci dróg wojewódzkich obecnie występuje 119 odcinków dróg posiadających takie parametry.

Najwięcej ich występuje w województwach: łódzkim – 30 (łącznie długość około 205 km), wielkopolskim – 22 (łącznie długość około 196 km), pomorskim – 17 (łącznie długość około 122 km) i dolnośląskim – 12 (łącznie długość około 77 km). W województwach: kujawsko-pomorskim, lubelskim, małopolskim, warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim brak jest dróg wojewódzkich o takich parametrach nośności. Łączna długość dróg wojewódzkich posiadających dopuszczalny nacisk osi do 11,5 t wynosi około 1274 km, co stanowi około 4,4 % długości sieci dróg wojewódzkich (łącznie długość dróg wojewódzkich w Polsce w 2014 r. – 28593 km).

Ponadto, zasadne jest wskazanie, iż zgodnie z przepisami art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.) odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej.

Nie ma więc możliwości prawidłowego (zgodnego z rzeczywistymi parametrami drogi) oznakowania dróg wojewódzkich, za pomocą odpowiedniego znaku z numerem drogi.

Wyszczególnione powyżej odcinki dróg wojewódzkich, które mogą być oznakowane znakiem E-15h, posiadają różne długości: od 0,24 km do 70,4 km i w około 1/3 przypadków nie tworzą spójnej sieci dróg, umożliwiającej swobodny ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi pojazdu do 11,5 t. Należy jednak nadmienić, że sukcesywnie modernizowane drogi wojewódzkie, coraz częściej dostosowywane są do parametrów technicznych, umożliwiających w perspektywie oznakowanie ich znakiem E-15h.

Projektowane zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. uzupełniają dotychczasowe przepisy w zakresie wynikającym z odpowiednich zmian w przepisach *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, mając na celu umożliwienie oznakowania dróg wojewódzkich o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.

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

Niniejsze rozporządzenie dokonuje zmiany 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.).

Przepisy pkt 6.3.7.3 projektowanego rozporządzenia uzupełniają obecne brzmienie *rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r.*

o warunki umieszczania na drogach publicznych dla znaku E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, wprowadzonego przepisami w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Potrzebę zmiany przepisów pkt 6.3.7.8 wynika z:

- odstąpienia, stosownie do uwag podmiotów opiniujących przepisy w konsultacjach publicznych, od umieszczenia tabliczki T-34 wraz z symbolem znaku z numerem drogi (E-15a, E-15c, E-15d, E-15f) na znakach E-1, E-2a-f, E-3 oraz E-14 w celu nadania odpowiedniego brzmienia wprowadzenia do wyliczenia w pierwszym akapicie tego punktu,
- dodania znaku E-15h w celu określenia wysokości tego znaku.

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	Możliwość dostosowania organizacji ruchu (oznakowania) do rzeczywistych parametrów drogi wojewódzkiej
organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach	Zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	ogólne	Wyeliminowanie 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 w projektowaniu rozwiązań do zastosowania w organizacji ruchu – w zakresie znaków kierunku i miejscowości
uczestnicy ruchu drogowego	nieokreślona	ogólne	Lepsze informowanie kierujących pojazdami – zwłaszcza samochodami ciężarowymi

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

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji publicznych w dniu 13 października 2015 r., z terminem zgłaszania uwag do dnia 23 października 2015 r. W ramach konsultacji projekt rozporządzenia został przekazany do następujących podmiotów:

- 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.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 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													0,763 ¹⁾
budżet państwa													0,144 ¹⁾
JST													0,619 ¹⁾
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													-0,763 ¹⁾
budżet państwa													-0,144 ¹⁾
JST													-0,619 ¹⁾
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania

– budżet państwa¹⁾ (w ramach wydatków planowanych w ustawie budżetowej w części 39 „Transport”) – w przypadku dróg krajowych,
 - budżety jednostek samorządu terytorialnego¹⁾ – w przypadku dróg wojewódzkich.

¹⁾ jedynie w przypadku ustanowienia odcinka drogi wojewódzkiej przepisami art. 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.), jako odcinka drogi, po której mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku osi do 11,5 t.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Na podstawie informacji przekazanych przez Urzędy Marszałkowskie szacunkowe koszty oznakowania odcinków dróg wojewódzkich, o długości przedstawionej w pkt 1 OSR, wyniosłyby około 619 tys. zł.

Koszty te stanowiłyby wydatki jednostek samorządu terytorialnego, jedynie w przypadku ustanowienia odcinka drogi wojewódzkiej przepisami art. 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.), jako odcinka drogi, po której mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku osi do 11,5 t.

Natomiast z analizy potrzeb oznakowania dróg krajowych znakami kierunku i miejscowości z symbolem znaku E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t” wynika, że oznakowanie wjazdów z dróg krajowych na odcinki dróg wojewódzkich (z każdego kierunku ruchu) może obejmować znaki E-1, E-2a-f i E-3 dla około 80 odcinków dróg wojewódzkich (wskazanych przez Urzędy Marszałkowskie), które krzyżują się z drogami krajowymi. Z uwagi na fakt, iż na znakach kierunku i miejscowości: E-1, E-2a-f i E-3 na drogach krajowych, umieszczone są symbole znaków: E-15b „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t” lub E-15e „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”, umieszczenie symbolu znaku E-15h może być realizowane przez zastąpienie symbolu znaku E-15b lub E-15e na tarczy znaków kierunku i miejscowości (E-1, E-2a-f i E-3). Szacuje się, iż jednostkowy koszt takiej zmiany nie powinien być większy niż 300 zł. Łączny koszt dostosowania oznakowania dróg krajowych w związku z wprowadzeniem znaku E-15h na drogach wojewódzkich, przy ustalonych około 480 znakach, wyniosłoby około 144 tys. zł. Koszty w tej wysokości stanowiłyby wydatek budżetu państwa, jedynie w przypadku ustanowienia odcinka drogi wojewódzkiej przepisami art. 41 ustawy o drogach publicznych, jako odcinka drogi, po której mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku osi do

11,5 t.

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 2014 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

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 elektronizacji.	<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 30 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