

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRÓW INFRASTRUKTURY¹⁾ ORAZ SPRAW
WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI²⁾

z dnia 2018 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 2017 r. poz. 1260, z 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. poz. 1393, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 60c dodaje się § 60d w brzmieniu:

„§ 60d. Znak D-54 „strefa czystego transportu” oznacza wjazd do strefy czystego transportu. Znak D-55 „koniec strefy czystego transportu” oznacza wyjazd ze strefy czystego transportu.”;

2) w załączniku do rozporządzenia w części „ZNAKI DROGOWE PIONOWE” w grupie „Znaki informacyjne”:

a) dodaje się pkt 69 i 70 w brzmieniu:

„69) D-54 „strefa czystego transportu”,

70) D-55 „koniec strefy czystego transportu”. ”,

b) dodaje się rysunki D-54 i D-55:

-
- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).
 - 2) Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 97 i 225).
 - 3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317 i 650.
 - 4) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. poz. 1104, z 2010 r. poz. 412, z 2011 r. poz. 509 i 705, z 2013 r. poz. 890 i 1325, z 2015 r. poz. 1313 oraz z 2016 r. poz. 646.



D-54



D-55

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

w porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego



Tomasz Behrendt

PODSEKRETARZ STANU



Marek Chozkiewicz

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych został opracowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.).

Obowiązujące *rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. poz. 1393, z późn. zm.) nie reguluje kwestii znaków drogowych określających wjazd i koniec strefy czystego transportu.

Podstawą do podjęcia prac legislacyjnych w celu dokonania zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych jest ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317), która wymaga określenia znaków drogowych do oznaczania stref czystego transportu.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zakłada zmianę przepisów rozporządzenia w zakresie niezbędnym dla określenia wyżej wymienionych nowych znaków drogowych, tj. ustala znaki drogowe i ich wzory graficzne.

Wprowadzenie nowych znaków drogowych określonych w projekcie rozporządzenia nie wymaga zastosowania przepisu o charakterze przejściowym.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia - zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523).

Krótszy termin wejścia w życie wynika z faktu, że wymagania dotyczące oznaczania znakami drogowymi stref czystego transportu, weszły w życie wraz z wejściem w życie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w związku z czym, w chwili obecnej istnieje możliwość tworzenia stref czystego transportu. Brakuje natomiast określenia znaków drogowych oznaczających te strefy. Określenie krótszego terminu wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia nie narusza zasad demokratycznego państwa prawnego.

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

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie

podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu
Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące
Ministerstwo Infrastruktury

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu
Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu
Michał Orczyk – główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Email: Michal.Orczyk@mi.gov.pl

Data sporządzenia
19.04.2018 r.

Źródło:
Art. 39 ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317)

Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury
203

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. poz. 1393, z późn. zm.) nie reguluje kwestii znaków drogowych określających wjazd i koniec strefy czystego transportu. Podstawą do podjęcia prac legislacyjnych w celu dokonania zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych jest ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317), która wymaga określenia znaków drogowych do oznaczania stref czystego transportu.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zakłada zmianę przepisów rozporządzenia w zakresie niezbędnym dla określenia nowych znaków drogowych (wjazd i koniec strefy czystego transportu), tj. ustala znaki drogowe i ich wzory graficzne.

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

Polska jest stroną *Konwencji o znakach i sygnałach drogowych, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5 poz. 42)*. Natomiast *Konwencja o znakach i sygnałach drogowych* nie określa znaków drogowych oznaczających strefy czystego transportu, pozostawiając dowolność w tym zakresie krajom członkowskim. W ostatnich latach w kilku państwach europejskich wprowadzono strefy ograniczonego dostępu pojazdów do wydzielonych stref w miastach, ze względu na emisję szkodliwych substancji. Strefy te znakuje się odpowiednimi znakami drogowymi (np. Niemcy, Francja, Czechy). Rozwiązania z tych państw były przedmiotem analizy podczas prowadzonych prac legislacyjnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|---|-------------|-------------------|--|
| Kierujący pojazdami | Brak danych | – | Wprowadzenie znaków określających wjazd i koniec strefy czystego transportu pomoże kierującym na zidentyfikowanie obszaru po jakim się poruszają tzn. stref czystego transportu. |
| Organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego (np. Policja, Straże miejskie i gminne) | Brak danych | – | Wprowadzenie znaków drogowych określających wjazd i koniec strefy czystego transportu będzie mieć wpływ na wykonywane czynności służbowe. |
| Organy zarządzające ruchem na drogach | Ok. 400 | MIB – dane własne | Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu na drogach – tylko w przypadku decyzji rady gminy o wprowadzeniu strefy czystego transportu |
| Zarząd drogi | Brak danych | – | Umieszczanie i utrzymanie w pasie drogi publicznej znaków drogowych |

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | | |
| Źródła finansowania | Wpływ na sektor finansów publicznych określa ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317), która wprowadza obowiązek oznaczania stref czystego transportu znakami drogowymi. | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | - | | | | | | | | | | | | |

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

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---|---|----|----------------|--|--|--|--|--|
| Brak | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | Brak danych | | | | | | | | | | | | |

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie proponowanych w projekcie rozporządzenia rozwiązań pozostanie bez wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

-

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.

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

Nie dotyczy

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

Brak