

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 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 2017 r. poz. 1260, z 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. poz. 2181, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku 1:

a) w części 5 „Znaki informacyjne”:

– w pkt 5.2.18. „Parking” akapit trzeci pod rysunkiem 5.2.18.12. Znak D-18a otrzymuje brzmienie:

„Pod znakiem D-18a mogą być umieszczone tabliczki określające użytkowników lub rodzaj pojazdów, dla których parking jest przeznaczony, np. tylko dla zaopatrzenia, tylko dla karettek pogotowia, tylko dla pojazdów elektrycznych (EE) itp., ewentualnie z podaniem, w jakich godzinach wynikające stąd ograniczenia dotyczą innych uczestników ruchu. ”,

– dodaje się pkt 5.2.59 i 5.2.60 w brzmieniu:

„5.2.59. Strefa czystego transportu

-
- 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) 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.
 - 3) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. poz. 413, 813 i 1596, z 2010 r. poz. 411, z 2011 r. poz. 508, 702 i 772, z 2013 r. poz. 891 i 1326, z 2014 r. poz. 1567, z 2015 r. poz. 1314, z 2016 r. poz. 647 oraz z 2017 r. poz. 1062.



Rys. 5.2.59.1. Znak D-54

Znak D-54 „Strefa czystego transportu” stosuje się w celu wskazania granicy strefy czystego transportu. Znak ten umieszcza się na wszystkich wjazdach do strefy czystego transportu.

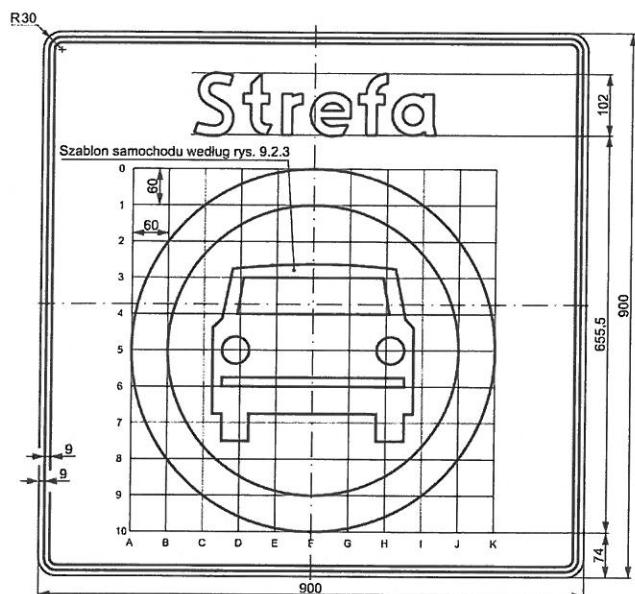
5.2.60. Koniec strefy czystego transportu



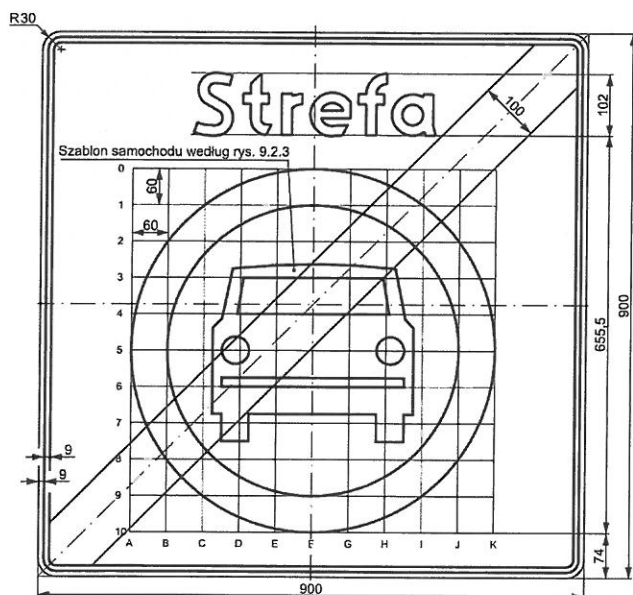
Rys. 5.2.60.1 Znak D-55

Znak D-55 „Koniec strefy czystego transportu” stosuje się w celu wskazania wyjazdu ze strefy czystego transportu. Znak ten umieszcza się na wszystkich wyjazdach ze strefy czystego transportu.”,

- b) w części 9 „Konstrukcje znaków drogowych pionowych” dodaje się rys. 9.4.80. „Konstrukcja znaku D-54” i rys. 9.4.81. „Konstrukcja znaku D-55”:



Rys. 9.4.80. Konstrukcja znaku D-54



Rys. 9.4.81. Konstrukcja znaku D-55

- 2) w załączniku 2:

- a) w pkt 5.2.6 „Stanowisko postojowe zastrzeżone – „koperta”” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Wewnątrz znaku P-20 umieszcza się napis określający użytkownika (POLICJA, MPO itp.). W przypadku miejsc postojowych zastrzeżonych dla pojazdów elektrycznych (EE), pojazdów napędzanych gazem ziemnym (LNG, CNG), wewnątrz znaku P-20 umieszcza się napis określający odpowiednio rodzaj pojazdu: EE, LNG, CNG.

Wysokość napisu lub numeru, wewnątrz znaku P-20, wynosi 320 mm, a zasada jego konstruowania jest taka jak dla odmiany krótkiej napisów, podanej w punkcie 5.2.8.1.”,

b) tytuł tabeli 5.2. otrzymuje brzmienie:

„Tabela 5.2. Minimalne wymiary kopert uwzględniające rodzaje pojazdów i ustalony sposób ich umieszczania”.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Tomasz Behrendt

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach został opracowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 3 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 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. poz. 2181, z późn. zm.) nie reguluje wymagań dla znaków drogowych określających wjazd i koniec strefy czystego transportu, a także wymaga uzupełnienia w zakresie warunków technicznych dla oznakowania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania (znak D-18, P-20).

Podstawą do podjęcia prac legislacyjnych w celu dokonania zmian 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, jest ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317), która wprowadziła przepis zgodnie z którym granice stref czystego transportu oznacza się znakami drogowymi. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wprowadziła również zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.), polegające na dodaniu przepisu (art. 12b), zgodnie z którym, organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach wyznacza stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych, oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od miejsc postojowych dla pozostałych pojazdów samochodowych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia:

- 1) zakłada zmianę przepisów, poprzez doprecyzowanie przepisów pkt 5.2.18 w części 5 „Znaki informacyjne” załącznika 1 projektu rozporządzenia, dodając do wyliczenia również pojazdy elektryczne (EE). Znak D-18a „parking – miejsce zastrzeżone” oznacza postój pojazdu uprawnionej osoby, a tabliczka umieszczona pod znakiem wskazuje użytkowników lub rodzaj pojazdów, dla których parking jest przeznaczony. Przyjęte w obowiązujących przepisach rozwiązanie nie stwarza potrzeby opracowania zupełnie nowego znaku drogowego, a tym samym generowania dodatkowych kosztów związanych wyznaczaniem miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych. Projektowana zmiana polega na dodaniu do wyliczenia pojazdów elektrycznych (EE);
- 2) wprowadza warunki techniczne oraz warunki umieszczania nowych znaków: D-54 „strefa czystego transportu” oraz D-55 „koniec strefy czystego transportu”. W części 9 „Konstrukcje znaków drogowych pionowych” załącznika 1 projektu rozporządzenia określono konstrukcję znaku D-54 oraz znaku D-55 wraz z ich wymiarami;
- 3) zakłada zmianę pkt 5.2.6 „stanowisko postojowe zastrzeżone „koperta”” załącznika 2 projektu rozporządzenia, poprzez wskazanie warunków technicznych do

umieszczania wewnątrz znaku P-20, napisów charakteryzujących pojazdy elektryczne (EE) oraz pojazdy napędzane gazem ziemnym (LNG, CNG);

- 4) zakłada zmianę porządkową w tytule tabeli 5.2., poprzez dodanie wyrazu „Minimalne”, co pozwala bardziej uniwersalne projektowanie stanowisk postojowych zastrzeżonych (kopert) i zachowanie analogicznych (minimalnych) parametrów znaków P-20 jak dla stanowisk postojowych wyznaczanych znakiem P-18.

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 warunków technicznych dla znaków drogowych oznaczających te strefy warunków ich umieszczenia. 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 urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

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

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Michał Orczyk – główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury</p> <p>Email: Michal.Orczyk@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>19.04.2018 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</p> <p>204</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obowiązujące 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. poz. 2181, z późn. zm.) nie reguluje kwestii znaków drogowych określających wjazd i koniec strefy czystego transportu, a także wymaga uzupełnienia w zakresie oznaczania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zakłada zmianę przepisów rozporządzenia w zakresie niezbędnym dla określenia warunków technicznych m.in. dla nowych znaków drogowych (wjazd i koniec strefy czystego transportu).

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. Wprowadzenie oznaczania znakami drogowymi miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych pozwoli na odróżnienie tych stanowisk od innych stanowisk postojowych.
Organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego (np. Policja, Straże miejskie i gminne)	Brak danych	–	Wprowadzenie znaków drogowych określających wjazd i koniec strefy czystego transportu oraz oznakowania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych będzie mieć wpływ na wykonywane czynności

(oddzielnie)																			
Saldo ogółem																			
budżet państwa																			
JST																			
pozostałe jednostki (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 oraz obowiązek wyznaczania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych.																		
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	<i>Łącznie (0-10)</i>	
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

<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 checked="" type="checkbox"/> 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

<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	-
------------------	---

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