

<b>Nazwa projektu</b> 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	<b>Data sporządzenia</b> 25 kwietnia 2025 r.
<b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury	<b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251) w zw. z art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768)
<b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w MI	<b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 106</b>
<b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Karolina Dankowska, tel. 630-17-43 <a href="mailto:Karolina.Dankowska@mi.gov.pl">Karolina.Dankowska@mi.gov.pl</a>	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana nowelizacja rozporządzenia wynika przede wszystkim z konieczności ujęcia w porządku prawnym rozwiązań stosowanych i badanych w ramach prowadzonych projektów badawczych, realizowanych na drogach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – do czego zobowiązuje uchwała nr 9/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 grudnia 2024 r. w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zakończenia projektu badawczego oznakowania eksperymentalnego zlokalizowanego na autostradach i drogach ekspresowych oraz podjęcia prac legislacyjnych w tym zakresie. Badania wdrożone przez GDDKiA, prowadzone przez Konsorcjum w składzie: Politechnika Krakowska, Instytut Transportu Samochodowego oraz Instytut Badawczy Dróg i Mostów jednoznacznie wskazują na dużą zrozumiałość i czytelność zastosowanego oznakowania. Nowe wzory znaków drogowych w zakresie oznakowania kierunkowego przyczynią się do płynnego i spokojnego manewru zmiany pasów ruchu, wpływając korzystnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dodatkowo planowane są zmiany dotyczące uwzględnienia w przepisach rozporządzenia pojazdów hybrydowych, co wynika z potrzeby dostosowania przepisów do obowiązków organu właściwego do zarządzania ruchem, określonych w art. 12b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.). W ramach wymienionych przepisów organ zarządzający ruchem, m.in. wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów przy ogólnodostępnych stacjach ładowania, wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.). W obowiązującym brzmieniu rozporządzenia pojazdy hybrydowe nie zostały uwzględnione.

Rozporządzenie wprowadza również zmiany wynikające z konieczności dostosowania oznakowania dróg do nowych rozwiązań jakie wprowadzono rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518). Poprzez modyfikację zakresu stosowania znaków poziomych możliwe będzie oznakowanie odcinków dróg o przekroju 1/2-1 (droga dwukierunkowa o jednym pasie ruchu), a dodatkowo poprzez dodanie nowego znaku pionowego F-23 – dróg o przekroju 1/2+0 (z tzw. pasami wielofunkcyjnymi).

Postulaty, wnioski oraz petycje wpływające do Ministerstwa Infrastruktury wskazywały na problem nadmiarowości oznakowania, przekładającej się na deprecjację znaków drogowych i utratę zaufania kierowców do organizacji ruchu, a także na konieczność poprawy bezpieczeństwa ruchu, w szczególności na odcinkach, na których prowadzone są roboty drogowe. W związku z czym wprowadzono zmiany ograniczenie stosowania niektórych znaków pionowych (A-8, A-16, B-6/8/9, D-18) oraz znaków poziomych P-23 i P-26 na drogach dla pieszych i rowerów oraz ułatwienia w stosowaniu stacjonarnych urządzeń do pomiaru prędkości i możliwość stosowania tymczasowych barier drogowych w czasowej organizacji ruchu. Dodano także możliwość stosowania tablic „zły kierunek”, poprawiającej czytelność i bezpieczeństwo na drogach dwujezdniowych w rejonie węzłów.

Pozostałe zmiany rozporządzenia mają charakter porządkowy, uzupełniający i redakcyjny. Zmiany te dotyczą:

- zmian redakcyjnych wynikających z potrzeby zapewnienia spójności brzmienia przepisów rozporządzenia z innymi przepisami, zmian porządkowych wynikających z potrzeby usunięcia nieaktualnych rysunków i symboli znaków,
- zmian porządkowych i uzupełniających wynikających z potrzeby dostosowania znaczenia i zakresu stosowania znaków w zakresie wynikającym z wprowadzenia wymienionych zmian.

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

Badania wdrożone przez GDDKiA, prowadzone przez Konsorcjum w składzie: Politechnika Krakowska, Instytut Transportu Samochodowego i Instytut Badawczy Dróg i Mostów, jednoznacznie wskazują na dużą zrozumiałość i czytelność zastosowanego oznakowania. Nowe wzory znaków drogowych w zakresie oznakowania kierunkowego przyczynią się do płynnego i spokojnego manewru zmiany pasów ruchu, wpływając korzystnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ponadto, na dłuższych odcinkach dróg oznacza to zwiększenie komfortu podróżowania, co ma z kolei wpływ na zmniejszenie poziomu zmęczenia kierowcy oraz utrzymywanie wysokiego poziomu jakości podejmowanych decyzji w trakcie pokonywania dłuższych tras. Wprowadzenie wyżej wymienionych rozwiązań do porządku prawnego stanowić będzie zakończenie projektu badawczego oraz pozwoli na ujednolicenie oznakowania na całej sieci dróg krajowych.

Umożliwienie użytkownikom pojazdów hybrydowych korzystania z miejsc przy stacjach ładowania pojazdów stanowi wdrożenie przepisów ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Dotychczasowe przepisy rozporządzenia wskazywały jedynie na możliwość korzystania z takich miejsc przez pojazdy elektryczne. Korzystanie ze stacji ładowania przez użytkowników pojazdów hybrydowych stanowić będzie kolejną formę promowania pojazdów o alternatywnych wobec spalinowego rodzajach napędu, przyczyniając się do redukcji emisji spalin i zanieczyszczenia środowiska, a tym samym poprawy jakości życia obywateli.

Pozostałe zmiany porządkują treść rozporządzenia, doprowadzają jego treść do zgodności z innymi przepisami oraz usuwają nieaktualne i mylące treści. Wpływają także na poprawę czytelności oznakowania oraz bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Informacja o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

- zmiany dotyczące warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach możliwe są do wprowadzenia jedynie na mocy przedmiotowego rozporządzenia.

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

Brak danych. Zakres stanowi domenę prawa krajowego, ma charakter wykonawczy w stosunku do rozwiązań przyjętych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w związku z tym nie przewiduje się konieczności prowadzenia analiz porównawczych z innymi państwami OECD/UE, przy czym oznakowanie powinno spełniać warunki opisane w Konwencji o znakach i sygnałach drogowych, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., której Rzeczpospolita Polska jest sygnatariuszem.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organy zarządzające ruchem na drogach	397	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Konieczność stosowania nowych wzorów znaków drogowych podczas zatwierdzania organizacji ruchu.
Organy nadzorujące zarządzanie ruchem na drogach	17	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Konieczność weryfikowania stosowania nowych wzorów znaków w ramach działań nadzorczych.
Zarządcy dróg i zarządy drogi	2810	Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych	Konieczność umieszczenia w pasie drogi publicznej znaków drogowych spełniających nowe wymagania.
Projektanci organizacji ruchu drogowego	nieokreślone	Ministerstwo Infrastruktury	Konieczność stosowania nowych wzorów znaków drogowych podczas projektowania organizacji ruchu oraz wprowadzenia nowych wzorów do użytkowanego oprogramowania.
Użytkownicy samochodów o napędzie hybrydowym	nieokreślone	Ministerstwo Infrastruktury	Możliwość korzystania z miejsc przy stacjach ładowania pojazdów

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

Przewidywane są 10-dniowe konsultacje publiczne. W ramach konsultacji publicznych projekt zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) 16 wojewodów;
- 2) Związku Województw RP;
- 3) Konwentu Marszałków Województw RP;
- 4) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 5) Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych;
- 6) Związku Gmin Wiejskich RP;
- 7) Związku Miast Polskich;
- 8) Unii Miasteczek Polskich;
- 9) Unii Metropolii Polskich;
- 10) Związku Powiatów Polskich;
- 11) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 12) Stowarzyszenia Forum Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- 13) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 14) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów;
- 15) Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki;
- 16) Politechniki Gdańskiej;
- 17) Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu „KLIR”;
- 18) Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa;
- 19) Polskiego Kongresu Drogowego;
- 20) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
- 21) Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym;
- 22) spółki pod firmą Gdańsk Transport Company S. A.,
- 23) spółki pod firmą Autostrada Wielkopolska S. A.,
- 24) spółki pod firmą Autostrada Wielkopolska II S. A.,
- 25) spółki pod firmą Stalexport Autostrada Małopolska S. A..

Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

## 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)
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Budżet państwa (w ramach wydatków planowanych w ustawie budżetowej w części 39 „Transport”) – dotyczy inwestycji na drogach zarządzanych przez GDDKiA												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń	Wprowadzenie do organizacji ruchu pasów wielofunkcyjnych poprzez zastosowanie nowego oznakowania ma charakter fakultatywny, ich stosowanie na drogach będzie zależało od decyzji organów zarządzających ruchem. Nie jest więc możliwe oszacowanie dochodów oraz												

założeń	<p>wydatków generowanych przez projektowaną regulację.</p> <p>Pozostałe rozwiązania wprowadzające konieczność wymiany znaków mają charakter obligatoryjny, jednak nie generują dodatkowych kosztów. Z uwagi na zastosowane przepisy przejściowe znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niespełniające warunków określonych w projektowanym rozporządzeniu mogą pozostać w organizacji ruchu na drogach do czasu ich eksploatacyjnego zużycia, jednak nie dłużej niż przez 10 lat. Z doświadczeń zarządców dróg wynika, że w okresie tym, w większości przypadków, następuje wymiana znaków z uwagi na ich zniszczenie lub utratę parametrów użytkowych.</p>
---------	--

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

		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, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na działalność przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, a także małych i średnich przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze.  Ułatwienie w postaci umożliwienia użytkownikom pojazdów o napędzie hybrydowym korzystania z miejsc przy stacjach ładowania stanowić będzie dodatkową zachętę do rezygnacji z pojazdów o klasycznym napędzie spalinowym, przyczyniając się do redukcji emisji spalin i zanieczyszczenia środowiska.							

## 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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Przedmiot regulacji nie stanowi dodatkowego obciążenia ani nie wprowadza obowiązków informacyjnych.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wprowadzenie nowych wzorów znaków drogowych przełoży się na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez poprawę czytelności oznakowania i umożliwienie wykonywania manewrów z wyprzedzeniem i w sposób spokojny.  Mając na uwadze, iż znaki drogowe umieszczane są na drogach krajowych, których organem zarządzającym ruchem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad regulacja wpływa na mienie państwowe.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi wraz z jego wejściem w życie w ciągu 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Z uwagi na przeprowadzone wieloletnie badania efektywności nowych znaków kierunku i miejscowości i ich pozytywny wynik, ewaluacja ex post projektowanego rozporządzenia nie jest zasadna.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		