

## **UZASADNIENIE**

### **I. Potrzeba i cel wprowadzanych przepisów**

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), w związku 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).

Zgodnie z ww. przepisami minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, uwzględniając konieczność zapewnienia czytelności i zrozumiałości znaków i sygnałów drogowych dla uczestników ruchu drogowego, określają w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunki ich umieszczania na drogach.

Zmiana 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. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.) 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 (GDDKiA) w latach 2014-2024. Zobowiązanie takie wynika z uchwały 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. Zrealizowane badania wskazują na dużą zrozumiałość i czytelność nowych wzorów znaków drogowych w zakresie oznakowania kierunkowego.

Dodatkowo konieczne jest dostosowanie 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 dotychczasowym brzmieniu rozporządzenia pojazdy hybrydowe typu „plug-in” nie zostały uwzględnione obok pojazdów elektrycznych, przez co korzystanie z miejsc postojowych przy stacjach ładowania przez te pojazdy zgodnie z obowiązującymi przepisami nie było możliwe.

### **II. Szczegółowe przedstawienie projektowanych przepisów**

1. Przedmiotowy projekt rozporządzenia określa warunki techniczne dla nowych wzorów znaków kierunku i miejscowości E-1c, E-2d, E-14 oraz E-20 i E-20a, a także warunki ich umieszczania na drogach. Nowe wzory znaków są wynikiem projektu badawczego realizowanego przez GDDKiA. Jak wynika z przeprowadzonych badań, bardziej czytelne i zrozumiałe oznakowanie kierunkowe powoduje zmniejszenie czasu podejmowania decyzji na odcinkach wyboru kierunku jazdy, co przyczynia się do płynnego i spokojnego procesu zmiany pasów ruchu, a także do minimalizacji incydentów bezpieczeństwa. 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.

Zmiany wprowadzone w przedmiotowym projekcie w tym zakresie obejmują:

- 1) zmianę pkt 1.4.1, 6.1.1 i 9.5 w załączniku nr 1, polegającą na dopuszczeniu do stosowania grupy wielkości liter „wielkie” dla znaków kierunku i miejscowości na jezdniach głównych dróg ekspresowych. Dotychczasowe przepisy różnicowały wymagania w tym zakresie dla autostrad i dróg ekspresowych, pomimo zbliżonych funkcji tych dróg w sieci drogowej, wskazując na konieczność stosowania na drogach ekspresowych znaków z grupy wielkości liter „duże”;
- 2) zmianę pkt 1.4.1, 6.1.1, 6.3.1.1, 6.4.2.2 i 9.5 w załączniku nr 1, która wprowadza znak E-1c jako tablicę przeddrogowskazową stosowaną na jezdniach głównych dróg ekspresowych i autostrad, a także usuwa wzory znaków E-1b. Zmiana ma na celu uporządkowanie i jednoznaczne określenie zasad stosowania znaków, które zastępowane są ich odpowiednimi kombinacjami symboli i kolorów dopuszczonych do stosowania odpowiednio na znakach E-1, E-1a i E-1c. Dotychczasowe przepisy przewidywały stosowanie na drogach ekspresowych tablice przeddrogowskazowe E-1 lub E-1b;
- 3) zmianę pkt 6.3.2.1, 6.3.2.2, 6.4.2.1, 6.4.2.2 i 9.5 w załączniku nr 1, która wprowadza znak E-2d jako drogowskaz tablicowy stosowany nad jezdnią na jezdniach głównych dróg ekspresowych i autostrad. Zmiana ma na celu ujednolicenie umiejscawiania oznakowania kierunkowego w rejonie początku pasa wyłączania na drodze ekspresowej i autostradzie jedynie do bramownicy nad jezdnią, a tym samym likwidację znaku E-2c, sytuowanego obok jezdni głównej autostrady. Dotychczasowe przepisy przewidywały stosowanie drogowskazu E-2d jedynie na jezdni głównej autostrady, zaś nad jezdnią główną dróg ekspresowych stosowano drogowskazy E-2b (lub E-2f), a obok jezdni E-2a (lub E-2e);
- 4) zmianę pkt 6.3.2.1, 6.3.2.2, 6.4.2.2 i 9.5 w załączniku nr 1, która usuwa wzory znaków E-2e i E-2f. Zmiana ma na celu uporządkowanie i jednoznaczne określenie zasad stosowania znaków, które zastępowane są odpowiednimi kombinacjami symboli i kolorów dopuszczonych do stosowania odpowiednio na znakach:
  - dla E-2e – na znakach E-2a lub E-2d;
  - dla E-2f – na znakach E-2b, E-2d;
- 5) zmianę pkt 6.3.6.1, 6.3.6.2, 6.3.6.4 i 9.5 w załączniku nr 1, która zmienia wzór znaku E-14 „tablica szlaku drogowego” stosowanego na drogach ekspresowych i autostradach, poprzez dodanie symbolu i numeru najbliższego węzła oraz odległości do niego. Zmiana wprowadza możliwość wskazania na znaku E-14 odległości do najbliższego węzła o określonym numerze. Jednocześnie zmiana usuwa wzór znaku E-14a, co ma na celu uporządkowanie i jednoznaczne określenie zasad stosowania znaku, który zastępowany jest odpowiednią kombinacją symboli i kolorów dopuszczonych do stosowania na znaku E-14. Dotychczasowe przepisy nie pozwalały na umieszczanie informacji o odległości do najbliższego węzła drogi ekspresowej lub autostrady na tablicy szlaku drogowego;
- 6) zmianę pkt 1.4.1, 6.1.1, 6.3.1.1, 6.4.2.1, 6.4.2.2 i 9.5 w załączniku nr 1, która wprowadza nowy wzór znaku E-20 „tablica węzła drogowego”, uwzględniający numer węzła na autostradach i drogach ekspresowych oraz rozszerza katalog dróg, na których stosuje się znaki E-20, o drogi ogólnodostępne (np. obwodnice miast). Przewiduje ona również możliwość innej lokalizacji znaku E-20 niż 3000 m przed początkiem pasa wyłączania;
- 7) zmianę pkt 1.4.1, 6.1.1, 6.3.1.1, 6.3.2.1, 6.3.2.2, 6.3.2.3, 6.4.2.1, 6.4.2.2 i 9.5 oraz dodanie pkt 6.3.11a w załączniku nr 1, która wprowadza znak E-20a „numer zjazdu na autostradzie i drodze ekspresowej” umieszczany razem z innymi znakami. Znak ten, razem ze znakami

E-14 i E-20, umożliwia kompleksowe oznakowanie dróg ekspresowych i autostrad w zakresie numeracji węzłów na tych drogach.

Dodatkowo, z uwagi na poprawę czytelności oraz ograniczenie możliwości wieloznacznej interpretacji przepisów, wprowadzono zmiany redakcyjne w części 6 w załączniku nr 1 „Znaki kierunku i miejscowości”. Dzięki temu możliwe będzie spójne i jednolite stosowanie przepisów w tym zakresie.

2. Postulaty, wnioski oraz petycje wpływające do Ministerstwa Infrastruktury wskazywały często 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 pozwalające na stosowanie nowych rozwiązań w czasowej organizacji ruchu, zwiększających poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenie liczby znaków poprawiające czytelność organizacji ruchu na drogach – w następującym zakresie:

- 1) zmianę brzmienia pkt 2.2.9 w załączniku nr 1 poprzez ograniczenie stosowania znaku A-8 „Skrzyżowanie o ruchu okrężnym”. Dotychczasowy obowiązek stosowania znaku A-8 głównie poza obszarami zabudowanymi, a na obszarach zabudowanych wtedy, gdy skrzyżowanie z ruchem okrężnym występuje na drodze oznakowanej wcześniej jako droga z pierwszeństwem i nie jest widoczne z dostatecznej odległości ograniczono jedynie do skrzyżowań na drodze oznakowanej wcześniej jako droga z pierwszeństwem, które nie są widoczne z dostatecznej odległości. Dodatkowo wskazano, że znaku A-8 można nie stosować, gdy zastosowano tablicę E-1. Obrazuje ona schematyczny plan skrzyżowania, przez co kierujący pojazdem zostaje poinformowany, że zbliża się do skrzyżowania o ruchu okrężnym;
- 2) zmianę brzmienia pkt 2.2.13 w załączniku nr 1 oraz pkt 8.1 w załączniku nr 4 mającą na celu ujednolicenie przepisów dotyczących stosowania znaku A-11a „Próg zwalniający”. Zmiany te pozwalają na eliminację dotychczasowych rozbieżności występujących w rozporządzeniu, wskazujących na obowiązek oraz możliwość nie stosowania znaku A-11a. Dodatkowo zmienione przepisy są spójne z nowym brzmieniem pkt 3.2.44 w załączniku nr 1. Poprzez wskazanie wartości, do jakich ogranicza się prędkość na znaku B-43, wyeliminowano rozbieżności występujące w wymienionych punktach, dotyczące możliwości podawania na znaku wartości mniejszej niż 30 km/h;
- 3) zmianę brzmienia pkt 2.2.18 w załączniku nr 1 poprzez zastąpienie obowiązku stosowania znaku A-16 „Przejście dla pieszych”, dopuszczeniem jego stosowania przed przejściem dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, wyznaczonym między skrzyżowaniami na drogach o dopuszczalnej prędkości nie większej niż 50 km/h. Zapis ten dotyczy głównie obszarów zabudowanych, na których kierujący pojazdami mają świadomość, że z uwagi na odbywający się ruch pieszy na tym obszarze mogą występować przejścia dla pieszych. Prędkość maksymalna 50 km/h w obszarze zabudowanym pozwala na dostrzeżenie przejścia dla pieszych oraz ewentualnych pieszych w jego rejonie i odpowiednią reakcję kierującego pojazdem;
- 4) zmianę brzmienia pkt 3.2.15 w załączniku nr 1 poprzez wprowadzenie zakazu stosowania znaku B-6/8/9 „Zakaz wjazdu pojazdów innych niż samochodowe” łącznie ze znakiem D-7 oraz D-9. Znaki te informują o klasie drogi, na której zakaz ruchu pojazdów innych niż

samochodowe wynika z odrębnych przepisów, dlatego umieszczenie z nimi łącznie znaku B-6/8/9 stanowiło dotychczas jedynie powielenie obowiązujących ograniczeń;

- 5) zmianę brzmienia pkt 5.2.50 w załączniku nr 1 uwzględniającą ograniczenie stosowania znaku D-18 „Parking” poprzez dopuszczenie oznakowania grupy miejsc postojowych rozdzielonych pojedynczymi wyspami, zjazdami itp. Nie zmienia to zasady, że miejsca postojowe w strefach płatnego parkowania lub śródmiejskich strefach płatnego parkowania wyznacza się jednocześnie znakiem pionowym i poziomym. Pozwoli jednak na ograniczenie liczby znaków D-18 stosowanych w miejscach, w których miejsca postojowe wyznaczone są w sposób nie budzący wątpliwości co do miejsca i sposobu parkowania;
- 6) zmianę brzmienia pkt 8.3.3 w załączniku nr 1, polegającą na doprecyzowaniu zasad lokalizowania znaku W-7, informującego o ograniczonej wysokości skrajni drogowej. Przepisy w dotychczasowym brzmieniu odnosiły się do skrajni pionowej na moście lub w tunelu. Wprowadzenie zmian pozwoli na rozszerzenie zakresu stosowania znaku, poprzez odniesienie się do wysokości skrajni nad jezdnią, częścią pobocza o nawierzchni twardej, opaską wewnętrzną, zatoką postojową lub przystankową. Jednocześnie, nomenklatura dotycząca skrajni została dostosowana do nomenklatury stosowanej w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518);
- 7) zmianę brzmienia pkt 5.2.9.3 w załączniku nr 2, umożliwiającą ograniczenie stosowania znaku P-26 na drogach dla pieszych i rowerów, na których umieszczono znak C13/16 z kreską poziomą, poprzez zamianę istniejącego dotychczas obowiązku na dopuszczenie możliwości powtarzania znaków P-26 i P-23 na całej długości drogi. Zmiana będzie miała zastosowanie głównie na długich odcinkach dróg dla pieszych i rowerów, których przeznaczenie nie budzi wątpliwości;
- 8) zmianę brzmienia pkt 7 i 7.1 w załączniku nr 4, umożliwiającą stosowanie barier ochronnych o niskich poziomach powstrzymywania w czasowych organizacjach ruchu w trakcie prowadzenia robót w pasie drogowym. Prowadzenie robót drogowych wykonywanych pod ruchem wymaga zastosowania szczególnych rozwiązań dających możliwość zapewnienia największego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wprowadzenie możliwości stosowania tymczasowych barier drogowych do rozdzielania przeciwnych kierunków stanowi rozwiązanie bardziej efektywne niż stosowane dotychczas separatory U-25c bądź U-25b, w szczególności w odniesieniu do eliminacji zagrożenia wystąpienia zdarzeń czołowych. Dotyczy to szczególnie inwestycji polegających na przebudowie, czy budowie drogi, często odbywającej się po starym śladzie, przy konieczności zastosowania przekroju 1/4 (jednej dwukierunkowej jezdni z czterema pasami ruchu).

Jak wynika z danych przekazanych przez GDDKiA, zaproponowane rozwiązanie stosowane jest obecnie na europejskich drogach, z których Niemcy, Luxemburg, Holandia, Czechy, Cypr, Austria, Norwegia i Włochy dopuszczają, aby szerokość pracująca bariery znajdowała się w przeciwnym pasie ruchu. Zakłada się, że wprowadzenie możliwości stosowania barier drogowych w czasowej organizacji ruchu ograniczy występowanie niebezpiecznych manewrów jakich dopuszczają się kierowcy de facto na placu budowy, narażając tym samym pracowników wykonujących prace na drodze na utratę zdrowia lub życia;

- 9) zmianę brzmienia pkt 14.6.2.2 w załączniku nr 4 wyłączając odcinki wykonywania robót drogowych z obowiązku przeprowadzenia analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wybranej lokalizacji stacjonarnych urządzeń do kontroli ruchu drogowego.

Uwzględnienie czynników branych pod uwagę przy lokalizacji stacjonarnych urządzeń do kontroli ruchu drogowego w przypadku robót drogowych jest niezasadne. Analiza ta obejmuje np. liczbę i rodzaj zdarzeń drogowych za okres ostatnich 3 lat oraz o średnie dobowe natężenie ruchu drogowego w wybranej lokalizacji. Decyzja o lokalizacji tych urządzeń na odcinkach, gdzie prowadzone są roboty drogowe powinna być podejmowana każdorazowo w sposób indywidualny, uwzględniając m.in. specyfikę robót, konieczność zapewnienia bezpieczeństwa nie tylko uczestnikom ruchu drogowego, ale również pracownikom, a także efektywność prowadzonych prac.

3. Dotychczasowe przepisy rozporządzenia nie uwzględniały pojazdów hybrydowych typu „plug-in”. Zgodnie z art. 12b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych 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 typu „plug-in” nie zostały uwzględnione, przez co korzystanie z ww. miejsc przy stacjach ładowania przez te pojazdy, zgodnie z obowiązującymi przepisami nie jest możliwe.

Zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych przez pojazd hybrydowy należy rozumieć pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;

Zmiany wprowadzone w przedmiotowym projekcie w tym zakresie obejmują:

- 1) zmianę brzmienia pkt 5.1.1a w załączniku nr 1, polegającą na rozszerzeniu znaczenia punktu ładowania pojazdów elektrycznych o możliwość ładowania pojazdów hybrydowych na drodze, na której znak został umieszczony D-34b;
- 2) zmianę brzmienia pkt 5.2.2.4 w załączniku nr 1, polegającą na umożliwieniu ładowania pojazdów hybrydowych w punkcie ładowania na stacji paliw oznakowanej znakiem D-23b oraz w punkcie ładowania oznaczonym znakiem D-23c;
- 3) zmianę brzmienia pkt 5.2.4 w załączniku nr 2, uwzględniającą ujęcie pojazdów hybrydowych przy wyznaczaniu miejsc postojowych oznaczonych napisem EV umieszczanym wewnątrz znaku P-18, które mogą mieć nawierzchnię barwy zielonej.

4. 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. Z uwagi na powyższe wprowadzono następujące zmiany:

- 1) zmianę brzmienia w pkt 4.2.17 w załączniku nr 1, polegającą na doprecyzowaniu zasad stosowania znaku C-16. Dotychczasowe przepisy odnosiły się do chodnika, stanowiącego element wskazanej w nowelizacji drogi dla pieszych;
- 2) dodanie pkt 7.2.23 w załączniku nr 1 „środkowy pas wielofunkcyjny”. Zmiana wynika z potrzeby zapewnienia możliwości właściwego oznakowania przekroju ulicy ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, który jest przeznaczony dla pojazdów wyjeżdżających z ulicy lub

wjeżdżających na ulicę, określonego w przepisach techniczno-budowlanych jako dwukierunkowy 1/2 + 0; dotychczas przepisy nie określały takich warunków;

- 3) dodanie pkt 7.2.24 w załączniku nr 1 „zły kierunek”. Zmiana wprowadza oznakowanie pionowe, które ma służyć wzmocnieniu obowiązującej organizacji ruchu, w celu wyeliminowania potencjalnych przypadków jazdy niezgodnie z ustalonym kierunkiem ruchu; dotychczas przepisy nie określały warunków stosowania takiego znaku;
- 4) zmianę brzmienia pkt 2.2.1.3 w załączniku nr 2, wprowadzającą możliwość stosowania linii poziomej pojedynczej przerywanej do oznakowania przekroju drogi 1/2 – 1; dotychczas przepisy nie określały takiego warunku;
- 5) zmianę brzmienia pkt 2.2.1.5 w załączniku nr 2, wprowadzającą możliwość stosowania linii poziomej pojedynczej przerywanej – prowadzącej szerokiej do oznakowania przekroju drogi 1/2 + 0; dotychczas przepisy nie określały takiego warunku;
- 6) zmianę brzmienia pkt 5.2 w załączniku nr 4, warunkującą zastosowanie balustrad od sytuacji, kiedy występuje ryzyko upadku z wysokości, który może skutkować utratą życia lub trwałym uszkodzeniem ciała, nie jak było to dotychczas od położenia powyżej 0,5 m od poziomu terenu. Zmiana pozwala na dostosowaniu zapisów do obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych, dając jednocześnie organom zarządzającym ruchem większą swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zastosowania balustrad.

5. Zmiany redakcyjne, porządkujące dotychczasowe przepisy, wpływające na ich zrozumienie oraz poprawiające czytelność dokumentu. Z uwagi na powyższe wprowadzono następujące zmiany:

- 1) zmianę pkt 5.2.11 w załączniku nr 1, wskazującą w sposób jednoznaczny możliwość oznaczenia pojazdów elektrycznych oraz napędzanych wodorem dopuszczonych do ruchu na pasach ruchu dla autobusów, poprzez zastosowanie napisu EV lub H2 (analogiczne jak np. w pkt. 5.2.4 załącznika 2). Zmiana jest istotna z uwagi na zakończenie 1 stycznia 2026 r. okresu, w którym na mocy art. 148a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dopuszczony jest ruch pojazdów elektrycznych oraz pojazdów napędzanych wodorem po pasach ruchu dla autobusów.
- 2) zmianę pkt 6.3.7.5 w załączniku nr 1, która wprowadza drogowskaz w kształcie strzały do drogi ekspresowej. Dotychczasowe przepisy dawały możliwość oznakowania jedynie dojazdu do autostrady;
- 3) zmianę w pkt 2.2.2 w załączniku nr 2, polegającą na likwidacji obowiązku stosowania linii P-7a i P-7b o szerokości 0,24 m na drogach z numerem szlaku międzynarodowego. Pozwoli to na ujednolicenie i uporządkowanie zasad stosowania linii krawędziowych szerokich na drogach jednojezdniowych, jednocześnie zmniejszając koszty realizacji oznakowania poziomego;
- 4) zmianę brzmienia pkt 2.2.1.8 w załączniku nr 2, dającą możliwość stosowania linii P-3a do oddzielenia pasów włączania z wielopasowych łącznic lub jezdni zbierająco-rozprowadzających do jezdni głównej. Zastosowanie linii P-3a da możliwość prowadzenia ruchu w sposób ograniczający przeplatanie się potoków pojazdów, a tym samym zmniejszający ilość potencjalnych konfliktów ruchowych pomiędzy pojazdami;

- 5) zmianę w pkt 4.2.2 w załączniku nr 2, polegającą na wskazaniu na rysunku nr 4.2.2.3 odległości „s” stanowiącej szerokość przejazdu dla rowerzystów, co doprecyzowuje zasady wyznaczania przejazdu dla rowerzystów, zarówno jedno jak i dwukierunkowego.

### **III. Przepisy przejściowe i pozostałe**

Zgodnie z projektowanym § 2 znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niespełniające warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu mogą pozostać w organizacji ruchu na drogach do czasu ich eksploatacyjnego zużycia, jednak nie dłużej niż przez 10 lat. Zastosowanie okresu przejściowego zminimalizuje koszty wymiany oznakowania, nie wpływając negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z doświadczeń zarządców dróg wynika, że w okresie tym, w większości przypadków, następuje wymiana znaków z uwagi na ich zniszczenie lub utratę parametrów użytkowych.

Dodatkowo ze względu na ograniczenie negatywnych skutków zmiany, poprzez projektowany § 3, pozostawiono możliwość stosowania dotychczasowych przepisów dla projektów organizacji ruchu, które zostały przedstawione do zatwierdzenia organom zarządzającym ruchem.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, ze względu na fakt, że przedmiotowe przepisy będą dotyczyły przede wszystkim zarządców dróg i organów zarządzających ruchem drogowym.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu 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.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.