

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wprowadzanych przepisów

Projekt rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 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 i minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając w szczególności konieczność dostosowania sygnałów drogowych do postanowień umów międzynarodowych, określi, w drodze rozporządzenia, znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania.

Przedmiotowe zmiany proponowane są równolegle do 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.). Wynikają one 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 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. 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.

II. Szczegółowe przedstawienie projektowanych przepisów:

Projekt rozporządzenia określa nowe wzory znaków:

- 1) E-1c – 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 tablic przeddrogowskazowych E-1 lub E-1b;
- 2) E-2d – 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);

- 3) E-20 – zmiana ma na celu uwzględnienie umieszczenia na tablicy jednocześnie numeru węzła oraz jego nazwy na autostradach i drogach ekspresowych, co dotychczasowo nie było możliwe. Dodatkowo zmiana dopuszcza stosowanie tablic węzła drogowego na drogach innych niż drogi ekspresowe i autostrady;
- 4) E-20a, informujący o numerze zjazdu na autostradzie i drodze ekspresowej, umieszczany łącznie ze znakami E-1, E-2 oraz E-3. Znak ten, razem ze znakami E-14 i E-20, umożliwia kompleksowe oznakowanie dróg ekspresowych i autostrad w zakresie numeracji węzłów na tych drogach.

Wprowadzono również zmiany pozwalające na uporządkowanie i jednoznaczne określenie zasad stosowania znaków kierunku i miejscowości, przez dodanie § 67a, wskazującego na rozróżnienie barwy tła znaków w zależności od klasy drogi. Powoduje to skreślenie znaków E-1b, E-2e, E-2f, E-14a i zastąpienie ich odpowiednimi kombinacjami symboli i kolorów dopuszczonych do stosowania odpowiednio na znakach:

- dla E-1b – na znakach E-1, E-1a i E-1c;
- dla E-2e – na znakach E-2a lub E-2d;
- dla E-2f – na znakach E-2b, E-2d;
- dla E-14a – na znaku E-14.

Dodatkowo dotychczasowe przepisy rozporządzenia nie uwzględniały pojazdów hybrydowych typu „plug-in”. Zgodnie z art. 12b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.) 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.). Ze stanowisk tych mogą korzystać wyłącznie pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe – przez czas ładowania. W obowiązującym brzmieniu rozporządzenia pojazdy hybrydowe nie zostały uwzględnione, przez co korzystanie z ww. miejsc przy stacjach ładowania przez te pojazdy nie jest możliwe. W związku z powyższym przewiduje się zmianę znaczenia znaków D-23b i D-23c, poprzez jej rozszerzenie o możliwość ładowania pojazdów hybrydowych w punkcie ładowania na stacji paliw oznakowanej znakiem D-23b oraz w punkcie ładowania oznaczonym znakiem D-23c.

Ponadto wprowadza się dodatkowe propozycje zmian wynikające z dotychczasowych wniosków i obserwacji, które w ocenie Ministerstwa Infrastruktury mają istotne znaczenie:

- 1) dodanie znaku pionowego F-23 „środkowy pas wielofunkcyjny”. Zmiana wynika z potrzeby zapewnienia możliwości właściwego oznakowania przekroju ulicy ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, który jest przeznaczony do ruchu pojazdów wyjeżdżających z ulicy lub wjeżdżających na ulicę, określonego w przepisach techniczno-budowlanych jako dwukierunkowy 1/2 + 0;
- 2) dodanie znaku pionowego F-24 „zły kierunek”. Zmiana wprowadza oznakowanie pionowe, które ma służyć wzmocnieniu obowiązującej organizacji ruchu, w celu wyeliminowania potencjalnych przypadków jazdy niezgodnie z ustalonym kierunkiem ruchu;
- 3) zmiana nazwy znaku W-7 na „wysokość skrajni jezdni”, co pozwoli poszerzyć obszar możliwości zastosowania powyższego znaku oraz dostosować nomenklaturę do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów

techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), określającego warunki wyznaczania skrajni drogowej.

III. Przepisy przejściowe i pozostałe

Z uwagi na przepisy zawarte w § 2 znaki stosowane na podstawie dotychczasowych przepisów obowiązują do czasu zastąpienia ich znakami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, jednak nie dłużej niż przez 10 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

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.

Przepisy zawarte w § 3 mają charakter porządkowy. W paragrafie tym wyszczególniono znaki, których symbol lub nazwa uległy zmianie.

W § 4 projektu rozporządzenia proponuje się, aby 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 2019 r. poz. 1461), projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Należy także wskazać, że zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie 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 zostanie 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.