

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2011 r.

**w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania
i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące**

Na podstawie art. 129h ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia w pasie drogowym dróg publicznych, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym;
- 2) sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności;
- 3) sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości, oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości;
- 4) szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym obowiązku oznakowania miejsc prowadzenia kontroli.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) Głównym Inspektorze - rozumie się przez to Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- 3) straży - rozumie się przez to straż gminną oraz straż miejską, o której mowa w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 1997 Nr 123, poz. 779 z późn. zm.³⁾);

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753 i Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151.

- 4) strażnikach - rozumie się przez to strażników straży gminnych oraz straży miejskich, o których mowa w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych;
- 5) urządzeniu rejestrującym - rozumie się przez to urządzenie określone w art.2 pkt 59 ustawy, przy czym za stacjonarne urządzenie rejestrujące uważa się takie, którego obudowa lub konstrukcja wsporcza jest na stałe związana z podłożem lub gruntem;
- 6) obudowie - rozumie się przez to obudowę stacjonarną lub przenośną na urządzenie rejestrujące, o którym mowa w punkcie 5, integralną częścią obudowy stacjonarnej może być maszt, na którym ta obudowa będzie umocowana.

Rozdział 2

Warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących

§ 3. Stacjonarne urządzenia rejestrujące instalowane są w pasie drogowym dróg publicznych w celu przeciwdziałania zdarzeniom drogowym oraz ograniczania ich skutków a także w celu wdrażania kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

§ 4. 1. Lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego określa się, uwzględniając:

- 1) analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na odcinku obejmującym po 500 m drogi w obu kierunkach lub do najbliższych skrzyżowań, jeśli znajdują się one w odległości mniejszej niż 500 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego. Analiza obejmuje ostatnie 3 lata i uwzględnia przyczyny zdarzeń drogowych tam występujących w szczególności zaistniałych z niedostosowania prędkości do warunków ruchu;
- 2) informacje zawarte w projekcie organizacji ruchu dotyczącym zainstalowania urządzenia rejestrującego wyszczególnione w § 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr.177, poz. 1729) rozszerzone o:
 - a) informację o obowiązującej dopuszczalnej prędkości na drodze w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego oraz na odcinku 500 m przed i za projektowaną lokalizacją, a w obszarze zabudowanym odpowiednio 200 m,
 - b) charakterystykę drogi, w której określono kategorię i klasę drogi oraz średnie dobowe natężenie ruchu drogowego w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, w przypadku gdy jest ono dostępne w związku z wcześniej przeprowadzonymi badaniami oraz warunki widoczności na drodze w odległości do 100 m od tego miejsca, w tym w szczególności związane z ukształtowaniem terenu, zabudowaniami oraz innymi elementami mających wpływ na jego ograniczenie,
 - c) obiekty użyteczności publicznej w tym w szczególności: szkoły, boiska, obiekty kulturalne, obiekty kultu religijnego oraz przystanki komunikacji publicznej przedstawione w planie sytuacyjnym projektu znajdujące się w odległości do 500 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, oraz inne obiekty

³ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 130, poz. 1190, z 2008 r. Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 97, poz. 803, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

położone w dalszej odległości o ile ich specyfika może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu na drodze,

- d) już zainstalowane na drodze w odległości do 1000 m od projektowanej lokalizacji stacjonarne urządzenia rejestrujące wraz z informacją o kierunku wykonywanych pomiarów.

2. Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być instalowane:

- 1) w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 1000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego zlokalizowanego na tej drodze,
- 2) poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 5000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego zlokalizowanego na tej drodze,

z zastrzeżeniem, iż urządzenia te nie mogą być instalowane na odcinkach dróg objętych nadzorem za pomocą urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 6 ust. 1.

3. Ograniczenia określone w ust. 2 nie mają zastosowania do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które dokonują pomiaru w kierunku innym niż urządzenia określone w ust. 2.

§ 5. W okresie czasowego wyłączenia z eksploatacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego, właściwy jego użytkownik zasłania jego obudowę.

§ 6. 1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi, mogą być instalowane na odcinkach dróg, na których ze względu na dopuszczalne prędkości oraz charakterystykę drogi, dokonywanie pomiaru jest uzasadnione poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, przeciwdziałaniem zdarzeniom drogowym i potrzebą wdrażania kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym w szczególności na odcinkach:

- 1) dróg o odcinkach krętych;
- 2) dróg w remoncie lub przebudowie;
- 3) dróg w obszarze zabudowanym;
- 4) dróg ekspresowych i autostrad pomiędzy węzłami;
- 5) dróg w tunelach oraz na mostach.

2. Stacjonarne urządzenia rejestrujące, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi, mogą być instalowane na odcinkach dróg, na których obowiązuje stała prędkość dopuszczalna i ich długość nie przekracza:

- 1) 10 000 m w obszarze zabudowanym;
- 2) 20 000 m poza obszarem zabudowanym.

3. W sprawach dotyczących lokalizacji urządzeń rejestrujących określonych w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy § 4 ust. 1 przy czym:

- 1) analiza bezpieczeństwa w ruchu drogowym określona w § 4 ust. 1 pkt 1 dotyczy odcinka, na którym planowane jest rejestrowanie naruszeń przepisów ruchu drogowego;
- 2) prędkość dopuszczalna określona w § 4 ust. 1 pkt 2 lit. a) dotyczy prędkości obowiązującej na odcinku.

4. Do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy § 4 ust. 3 i 4 oraz § 5.

Rozdział 3

Sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia

§ 7. 1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące dokonujące pomiaru prędkości, w celu zapewnienia oddziaływania prewencyjnego, poprzedza się każdorazowo znakiem informacyjnym D-51 „automatyczna kontrola prędkości”.

2. Zasady umieszczania znaku D-51 i wymagania techniczne dla tego znaku określają przepisy w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.

3. Do urządzeń, o których mowa w § 6 ust. 1, przepisy ust. 1-2 stosuje się odpowiednio.

§ 8. 1. Obudowy stacjonarnych urządzeń rejestrujących dokonujących pomiaru prędkości w celu zapewnienia odpowiedniej widoczności, pokrywa się folią odblaskową barwy żółtej, właściwą dla znaków drogowych.

2. Do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 6 ust. 1, przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio.

3. Obudowy stacjonarnych urządzeń rejestrujących powinny spełniać warunki techniczne określone przepisami w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.

Rozdział 4

Sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące

§ 9. Urządzenie rejestrujące prędkość, na potrzeby prowadzonych postępowań w sprawach o wykroczenia nie zapisuje za pomocą technik utrwalania obrazów naruszeń polegających na przekroczeniu przez kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości o 10 lub mniej km/h.

§ 10. Urządzenie, o którym mowa w § 9, za wyjątkiem urządzeń rejestrujących zamontowanych w pojeździe albo na statku powietrznym znajdującym w ruchu się w czasie pracy urządzenia, programuje się tak, aby:

- 1) rejestrować naruszenia dopuszczalnej prędkości o ustawianą w urządzeniu wartość postępującą (próg) co 5 km/h;
- 2) zapewnić pomiar prędkości na odcinku pomiędzy znakiem, o którym mowa w § 7 ust. 1, a tym urządzeniem.

§ 11. Do urządzenia, o którym mowa w § 6 ust. 1, przepisy § 9 stosuje się odpowiednio do pomiaru średniej prędkości z jaką poruszał się pojazd na odcinku drogi.

Rozdział 5

Szczegółowe warunki wykonywania przez strażników czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem urządzeń rejestrujących

§ 12. Właściwy miejscowo komendant powiatowy (miejski) lub Komendant Stołeczny Policji uzgadniając miejsce i czas wykonywania czynności, o których mowa w art. 129 b ust. 4 ustawy, uwzględnia przesłanki określone w § 4 ust. 1.

§ 13. Do oznakowania miejsca kontroli, o którym mowa w § 12, przepisy § 7 ust. 1-2 stosuje się odpowiednio.

§ 14. 1. Strażnicy nie mogą dokonywać kontroli prędkości za pomocą przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących:

- 1) na drodze, na której zlokalizowano stacjonarne urządzenia rejestrujące naruszenia przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości w odległości mniejszej niż 500 m od niego;
- 2) na odcinkach dróg objętych nadzorem stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 6 ust. 1;
- 3) jeżeli pojazd z zainstalowanym urządzeniem rejestrującym jest w ruchu.

2. Do urządzeń rejestrujących używanych przez strażę przepisy § 9 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 15. Do urządzeń rejestrujących, które zostały zainstalowane w pasie drogowym przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie stosuje się przepisów § 4 rozporządzenia.

§ 16. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Rozporządzenie w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących, sposobu ich oznakowania i sposobu dokonywania pomiarów przez te urządzenia oraz w sprawie szczegółowych warunków wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 129h ust. 5 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Potrzeba wprowadzenia projektowanych przepisów wynika z wejścia w życie przepisów *ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 225, poz. 1466), tworzącej system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Celem projektowanych zmian jest wprowadzenie przepisów określających:

- warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym;
- sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności;
- sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości, oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości;
- szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4, w tym obowiązku oznakowania miejsc prowadzenia kontroli.

Wejście w życie rozporządzenia pozwoli na wdrożenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, którego celem jest przeciwdziałanie wypadkom drogowym oraz ograniczenie skutków wypadków. Jednocześnie wprowadzenie tych przepisów przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym do ograniczenia kosztów społecznych i materialnych wynikających ze skutków ewentualnych wypadków drogowych.

Proponuje się aby lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego określano, uwzględniając:

- 1) analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na odcinku obejmującym po 500 m drogi w obu kierunkach lub do najbliższych skrzyżowań, jeśli znajdują się one w odległości mniejszej niż 500 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego. Analiza obejmuje ostatnie 3 lata i uwzględnia przyczyny zdarzeń drogowych tam występujących w szczególności zaistniałych z niedostosowania prędkości do warunków ruchu;
- 2) informacje zawarte w projekcie organizacji ruchu dotyczącym zainstalowania urządzenia rejestrującego wyszczególnione w § 5 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z 2003 r. Nr.177 poz. 1729) rozszerzone o:
 - e) informację o obowiązującej dopuszczalnej prędkości na drodze w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego oraz na odcinku 500 m

przed i za projektowaną lokalizacją, a w obszarze zabudowanym odpowiednio 200 m,

- f) charakterystykę drogi, w której określono kategorię i klasę drogi oraz średnie dobowe natężenie ruchu drogowego w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, w przypadku gdy jest ono dostępne w związku z wcześniej przeprowadzonymi badaniami oraz warunki widoczności na drodze w odległości do 100 m od tego miejsca, w tym w szczególności związane z ukształtowaniem terenu, zabudowaniami oraz innymi elementami mających wpływ na jego ograniczenie,
- g) obiekty użyteczności publicznej w tym w szczególności: szkoły, boiska, obiekty kulturalne, obiekty kultu religijnego oraz przystanki komunikacji publicznej przedstawione w planie sytuacyjnym projektu znajdujące się w odległości do 500 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, oraz inne obiekty położone w dalszej odległości o ile ich specyfika może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu na drodze,
- h) już zainstalowane na drodze w odległości do 1000 m od projektowanej lokalizacji stacjonarne urządzenia rejestrujące wraz z informacją o kierunku wykonywanych pomiarów.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być instalowane:

- 1) w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 1000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego zlokalizowanego na tej drodze;
- 2) poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 5000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego zlokalizowanego na tej drodze

z zastrzeżeniem, iż urządzenia te nie mogą być instalowane na odcinkach dróg objętych nadzorem za pomocą urządzeń rejestrujących dokonujących pomiaru na określonym odcinku drogi.

W okresie czasowego wyłączenia z eksploatacji z uwagi na konieczność przeprowadzenia prac konserwacyjnych lub napraw bądź w związku z remontem lub przebudową drogi, właściwy jego użytkownik zasłania jego obudowę.

Stacjonarne urządzenia rejestrujące dokonujące pomiaru prędkości jazdy, w celu zapewnienia oddziaływania prewencyjnego, poprzedza się każdorazowo znakiem informacyjnym D-51 „automatyczna kontrola prędkości”.

Urządzenia rejestrujące za wyjątkiem urządzeń rejestrujących zamontowanych w pojeździe albo na statku powietrznym znajdującym w ruchu się w czasie pracy urządzenia, programowane są tak, aby rejestrować naruszenia dopuszczalnej prędkości o ustawianą w urządzeniu wartość postępującą (próg) co 5 km/h oraz w sposób umożliwiający pomiar tylko na odcinku drogi oznakowanym znakiem informacyjnym D-51 „automatyczna kontrola prędkości”.

Urządzenia rejestrujące, na potrzeby prowadzonych postępowań w sprawach o wykroczenia nie zapisują za pomocą technik utrwalania obrazów naruszeń polegających na przekroczeniu przez kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości jazdy o 10 lub mniej km/h.

Strażnicy straży gminnych oraz straży miejskich, o których mowa w *ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych* nie mogliby dokonywać kontroli prędkości za pomocą przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących:

- 4) na drodze, na której zlokalizowano stacjonarne urządzenia rejestrujące naruszenia przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości w odległości mniejszej niż 500 m od niego;
- 5) na odcinkach dróg objętych nadzorem stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 6 ust. 1;
- 6) jeżeli pojazd z zainstalowanym urządzeniem rejestrującym jest w ruchu.

Do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które zostały zainstalowane w pasie drogowym przed dniem w życie niniejszego rozporządzenia nie stosuje się przepisów § 4 rozporządzenia.

Do postępowań w sprawach o wykroczenia ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się dotychczasowe przepisy dotyczące sposobu dokonywania pomiarów przez te urządzenia.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na Głównego Inspektora Transportu Drogowego, organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem na drogach, zarządców dróg i projektantów organizacji ruchu, Policję w zakresie uzgadniania miejsc kontroli przez straż gminną, Policję i inne podmioty w zakresie opracowywanie analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostało przekazane w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

1. Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
3. Polskiego Kongresu Drogowego,
4. Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
5. Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych,
6. Ogólnopolskiej Izby Gospodarcza Drogownictwa,
7. Unii Metropolii Polskich,
8. Związku Powiatów Polskich,
9. Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
10. Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
11. Krajowa Rada Komendantów Straży Miejskich i Gminnych RP,
12. Instytutu Transportu Samochodowego,
13. Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
14. Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego,
15. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,

oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Część uwag o charakterze merytorycznym i redakcyjnym przekazanych przez wyżej wymienione podmioty została w projekcie uwzględniona poprzez odpowiednią zmianę w jego treści.

Kolejna część uwag (wniesionych m. in. przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich) dotyczyła podmiotów właściwych do podejmowania decyzji o lokalizacji urządzeń rejestrujących oraz kosztów ich instalacji i lokalizacji, a kwestie te reguluje *ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.), bądź przepisy *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, wobec czego nie miały one związku z projektowanym rozporządzeniem.

Uwagi merytoryczne wniesione przez Klub Inżynierii Ruchu dotyczyły między innymi: nieprecyzyjnego określenia zasad używania rejestratorów (fotoradarów mobilnych) przez straże miejskie – trudno doprecyzować każdy przypadek w kontekście zmieniających się możliwości technicznych; braku formy wydawania zgody – wynika to z braku delegacji ustawowej do jej określenia; zawężenia rozporządzenia do warunków lokalizacji urządzeń rejestrujących wyłącznie dla potrzeb prewencyjnych i fiskalnych, nie pozwala na instalowanie urządzeń zbierających dane inne niż naruszenia przepisów, projektowane

przepisy o lokalizacji urządzeń rejestrujących nie przewidują ustawienia i oznakowania stacjonarnej stacji pomiarowej obojętnej dla kierujących pojazdami – brak faktycznej możliwości określenia/zidentyfikowania na etapie tworzenia projektu wszystkich możliwych urządzeń.

Polski Konwent Drogowy zgłosił, iż nieokreślone są zobiektywizowane warunki, w jakich zasadne jest stosowanie urządzeń rejestrujących. Rozporządzenie powinno precyzyjnie określać, w jakim przypadku należy stosować „urządzenia rejestrujące” – aby istniała możliwość uzyskania jednolitych zasad ich stosowania w całym kraju – wydaje się że § 4 określa je w sposób wystarczający i pozwala to na uniknięcie kazuistycznego określenia tych warunków.

Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich – w opinii wskazano, iż w rozporządzeniu brak jest szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać urządzenia rejestrujące i ich lokalizacja w pasie drogowym. Podjęto decyzję, iż warunki techniczne określi odrębne rozporządzenie. Brak jest określenia warunków (minimalnych czy też zalecanych progów poszczególnych kryteriów), które pozwoliłyby określić zasadność instalowania urządzenia rejestrującego, (np. jaki stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakie uzyskane wyniki pomiarów prędkości uzasadniają zastosowanie urządzenia rejestrującego). Rozporządzenie powinno precyzyjnie określać, w jakim przypadku należy stosować „fotoradary”. Natomiast brak określenia tych warunków będzie prowadził do uznaniowości przyjmowania warunków stosowania „fotoradarów” w różnych częściach kraju – wydaje się że § 4 określa je w sposób wystarczający i pozwala to na uniknięcie kazuistycznego określenia tych warunków.

Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo” zgłosiło, iż należałoby rozważyć zasadność stosowania znaku D-51 z tabliczką „koniec”- bowiem jest to informacja do zwiększenia prędkości – nie przyjęto tego rozwiązania. W § 10 sugerowano dodanie zapisu „Niedokładność samego pomiaru przyjmuje się zawsze na korzyść kierowcy”(wynika to z faktu, że gdy zmierzmy prędkość 90,005 km/h urządzeniem o dokładności 1% to zakłada się, że udowodniony próg wynosi 80 km/h, ten zapis mógłby radykalnie uprościć sprawę weryfikacji technicznej urządzeń - urządzenia są legalizowane więc zapis wydaje się być zbędny. W § 15 zaproponowano zrównać odległość ewentualnego pomiaru prędkości przez strażników poza obszarem zabudowanym do 200 m (jest 500 m) – uwaga nieprzyjęta, prowadziłyby to być może do powstania zbyt wielu gęsto rozmieszczonych miejsc kontroli.

Krajowa Rada Komendantów Straży Miejskich i Gminnych RP zgłosiła uwagę, iż rozporządzenie zostało zawężone do kategorii wykroczeń związanych z przekraczaniem dozwolonych prędkości – brak możliwości dookreślenia wszelkich możliwych urządzeń; propozycja uszczegółowienie zasad kontroli prowadzonych przez straż gminne poprzez dodanie zapisu podkreślającego cel prewencyjny (ostrzegawczy): „1. Pojazd przewożący zabudowane urządzenie rejestrujące, który jest używany w czasie automatycznej kontrola prędkości powinien być oznakowany w sposób wskazujący na przynależność do określonej straży gminnej 2. Czynności związane z wykorzystaniem przez straż gminną pojazdu służbowego w czasie używania urządzenia rejestrującego nie mogą naruszać przepisów o zatrzymywaniu lub postoju pojazdów określonych w prawie o ruchu drogowym”.- uwaga nieuwzględniona, w ust 2 powtarzanie przepisów dotyczących warunków prowadzenia kontroli.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – wskazano na brak warunków i przesłanek technicznych oraz wytycznych określających sposób lokalizacji urządzeń – warunki techniczne zawarte w odrębnym rozporządzeniu.

Projekt rozporządzenia zostanie również przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie przepisów rozporządzenia będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz zarządców dróg publicznych.

Obciążenia finansowe będą wynikały z kosztów instalacji oraz eksploatacji urządzeń rejestrujących oraz budowy Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

Szacunkowy koszt zakupu jednego fotoradaru (urządzenia rejestrującego naruszenia dopuszczalnej prędkości) wynosi ok. 150 000 zł. Zainstalowanie jednej konstrukcji wsporczej do urządzenia oraz wykonanie jego zasilania to koszt ok. 45 000 zł. Użytkowanie jednego fotoradaru w skali roku wynosi ok. 11 000 zł.

Szacunkowy koszt zakupu jednej kamery (służącej do ujawniania naruszeń obejmujących niestosowanie się przez kierujących pojazdami do sygnałów świetlnych) wynosi ok. 120 000 zł. Użytkowanie takiego urządzenia w skali roku wynosi ok. 10 000 zł.

Koszty instalacji oraz eksploatacji urządzeń pozostających w kompetencjach Głównego Inspektora Transportu Drogowego będą stanowiły wydatek budżetu państwa. W przypadku pozostałych urządzeń zlokalizowanych na drogach publicznych, koszty ich instalacji i utrzymania będą stanowiły obciążenie budżetów odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego przejmie 1 055 konstrukcji wsporczych (masztów) z obudowami do stacjonarnych urządzeń rejestrujących naruszenia prędkości (fotoradarów) znajdujących się aktualnie w dyspozycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (z mocy ustawy) oraz Policji (na podstawie porozumienia), z których ok. 100 szt. nie posiada wykonanej instalacji zasilającej (średni koszt wykonania takiej instalacji może wynosić ok. 10 000 zł)., Inspektorat przejmie 87 urządzeń rejestrujących co pozwolić może na wypełnienie nimi poniżej 10 % przejętych masztów.

Dopiero przekazanie urządzeń na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych pozwoli na ustalenie ich stanu technicznego i będzie skutkowało ewentualną koniecznością zakupu nowych urządzeń bądź ich naprawy i pozwoli na szacunkowe określenie ich kosztów.

Zakup nowych urządzeń rejestrujących, pozwalających na wyposażanie w nie pustych dotychczas obudów będzie elementem realizacji projektu współfinansowanego ze środków europejskich w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pn. *Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (budowa centralnego systemu do automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym)*, którego wielkość przewidziana jest 163 320 000 zł.

Proponuje się, aby istniejące urządzenia zostały dostosowane do warunków przewidzianych niniejszym rozporządzeniem w terminie do 31 grudnia 2012 r., co pozwoli na rozłożenie kosztów w czasie.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

d) sytuację i rozwój regionalny

Wprowadzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym przyczyni się do większego zdyscyplinowania kierujących pojazdami – przede wszystkim w zakresie przestrzegania dopuszczalnej prędkości – co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i porządku tego ruchu na drogach w danym regionie.