

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 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 2012 r. poz. 1137 i 1448) 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

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym obowiązku oznakowania miejsc prowadzenia kontroli.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) obudowie – rozumie się przez to obudowę stacjonarną lub przenośną na urządzenie rejestrujące, przy czym integralną część obudowy może stanowić konstrukcja wsporcza;
- 2) stacjonarnym urządzeniu rejestrującym – rozumie się przez to urządzenie rejestrujące, którego obudowa lub konstrukcja wsporcza jest na stałe związana z podłożem lub gruntem;
- 3) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Rozdział 2

Warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia

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

- 1) analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na odcinku obejmującym po 500 m drogi w obu kierunkach lub do najbliższych skrzyżowań z drogami kategorii nie niższej, jeśli znajdują się one w odległości mniejszej niż 500 m od projektowanej lokalizacji; analiza obejmuje ostatnie 3 lata i uwzględnia przyczyny zdarzeń drogowych występujących na danym odcinku, w szczególności zaistniałych z przyczyn odpowiadających zakresowi prowadzonej rejestracji;
- 2) informacje dotyczące miejsca projektowanej lokalizacji, wymagane dla projektu organizacji ruchu, o którym mowa w przepisach o szczegółowych warunkach zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, rozszerzone o:
 - a) obowiązującą dopuszczalną prędkość na drodze w miejscu projektowanej lokalizacji oraz na odcinku 500 m przed i za projektowaną lokalizacją, a w obszarze zabudowanym odpowiednio na odcinku 200 m,
 - b) kategorię i klasę drogi oraz średnie dobowe natężenie ruchu drogowego w miejscu projektowanej lokalizacji, 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 mającymi wpływ na jego ograniczenie,

- c) obiekty użyteczności publicznej, w tym w szczególności: szkoły, boiska, obiekty kulturalne, obiekty kultu religijnego oraz przystanki komunikacji publicznej, znajdujące się w odległości do 500 m od projektowanej lokalizacji, oraz inne obiekty położone w większej odległości, o ile ich specyfika może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- d) zainstalowane na drodze w odległości do 1000 m od projektowanej lokalizacji stacjonarne urządzenia rejestrujące wraz z informacją o kierunku wykonywanych pomiarów

- na okres 40 miesięcy.

2. Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być lokalizowane:

- 1) w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 500 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego na tej drodze,
- 2) poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 2000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego na tej drodze

- z zastrzeżeniem, że urządzenia te nie mogą być lokalizowane na odcinkach dróg objętych nadzorem dokonywanym przy użyciu urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się w przypadku lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego dokonującego pomiaru w kierunku innym niż urządzenia określone w tym przepisie.

4. Lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego, po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, dla której sporządzono analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego potwierdzającą zasadność tej lokalizacji, uznaje się za spełniającą warunków lokalizacji określone w rozporządzeniu przez okres kolejnych 40 miesięcy.

5. Wniosek o potwierdzenie zasadności lokalizacji urządzenia rejestrującego składa się na 2 miesiące przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 1. Przepis art. 129g ust. 2 pkt 3 ustawy, w zakresie uzyskania opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji stosuje się odpowiednio.

§ 4. 1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi, mogą być instalowane w szczególności na odcinkach dróg:

- 1) krętych;
- 2) w remoncie lub przebudowie;
- 3) w obszarze zabudowanym;
- 4) ekspresowych i autostrad pomiędzy węzłami;
- 5) 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. Do lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi, stosuje się odpowiednio przepisy § 3 ust. 1, przy czym:

- 1) analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, dotyczy odcinka, na którym planowane jest ujawnianie naruszeń przepisów ruchu drogowego;
- 2) prędkość dopuszczalna określona w § 3 ust. 1 pkt 2 lit. a dotyczy dopuszczalnej prędkości obowiązującej na odcinku, na którym planowane jest ujawnianie naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Rozdział 3

Sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia

§ 5. Stacjonarne urządzenia rejestrujące dokonujące pomiaru prędkości poprzedza się każdorazowo znakiem drogowym D-51, określonym w przepisach o znakach i sygnałach drogowych.

§ 6. Obudowy stacjonarnych urządzeń rejestrujących powinny spełniać warunki techniczne określone w przepisach o szczegółowych warunkach 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

§ 7. Urządzenie rejestrujące dokonujące pomiaru prędkości, 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.

§ 8. Urządzenie rejestrujące, z wyjątkiem urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe albo na statku powietrznym znajdującym się w ruchu, w czasie pracy urządzenia, ustawia się i programuje tak, aby:

- 1) zapisywało naruszenia dopuszczalnej prędkości o ustawianą w urządzeniu wartość postępującą (próg) co 1 km/h;
- 2) pomiar nie odbywał się w miejscu znajdującym się przed znakiem, o którym mowa w § 5.

Rozdział 5

Szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem urządzeń rejestrujących

§ 9. Strażnik gminny (miejski) może wykonywać czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4 ustawy, z zachowaniem następujących warunków:

- 1) przenośne urządzenie rejestrujące albo pojazd z zainstalowanym w nim urządzeniem rejestrującym są umieszczone na drodze w sposób niepowodujący utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom; w miarę możliwości urządzenie i pojazd powinny być umieszczone poza jezdnią i poboczem;
- 2) przenośne urządzenie rejestrujące oraz pojazd z zainstalowanym w nim urządzeniem rejestrującym nie mogą być umieszczone:
 - a) w odległości mniejszej niż 500 m od innego urządzenia rejestrującego zlokalizowanego na tej samej drodze i dokonującego pomiarów prędkości w tym samym kierunku ruchu, o ile na odcinku tym nie jest usytuowane skrzyżowanie,

- b) na drodze, na której jest zlokalizowane urządzenie, które ujawnia naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi, dokonujące pomiaru w tym samym kierunku ruchu;
- 3) odcinek lub miejsce wykonywania czynności jest oznakowane znakiem drogowym, zgodnie z przepisami o znakach i sygnałach drogowych oraz warunkach technicznych dla znaków, sygnałów drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 10. 1. Do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które zostały zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem 28 czerwca 2011 r.:

- 1) wymagania, o których mowa w § 6 stosuje się od dnia 28 czerwca 2014 r.;
- 2) zasadność lokalizacji, o której mowa w § 3 ust. 4 potwierdza się do dnia 30 czerwca 2013 r.

2. Do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które zostały zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych po dniu 28 czerwca 2011 r., a przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, przepisy § 3 ust. 4. i 5 stosuje się odpowiednio, z zachowaniem terminu, o którym mowa w § 3 ust. 1.

3. Użytkownicy stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, które zostały zainstalowane przed dniem 28 czerwca 2011 r. są obowiązani złożyć w terminie do dnia 31 marca 2013 r. wnioski o potwierdzenie zasadności lokalizacji tego urządzenia rejestrującego lub obudowy, jako stacjonarnego urządzenia rejestrującego, o którym mowa w § 3 ust. 5. Do wniosku dołącza się analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, potwierdzającą zasadność lokalizacji oraz informacje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2.

4. Stacjonarne urządzenia rejestrujące, dla których nie uzyskano potwierdzenia zasadności lokalizacji zgodnie z ust. 3 albo § 3 ust. 4 i 5, uznaje się za niespełniające warunków lokalizacji określonych w rozporządzeniu.

5. W przypadku stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w ust. 3 używanych krócej niż 3 lata, pierwsza analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, może być sporządzona za okres jednego roku.

§ 11. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. Nr 133, poz. 770).

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

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

UZASADNIENIE

Rozporządzenie w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 129h ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, późn. zm.).

Dotychczasowe przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące (Dz. U. Nr 133, poz. 770), które od 28 czerwca 2011 r. regulują procesy związane z instalacją stacjonarnych urządzeń rejestrujących, przede wszystkim tych przeznaczonych do pomiaru prędkości pojazdów i rejestracji obrazów pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość, stanowią, iż lokalizację stacjonarnego urządzenia rejestrującego określa się na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taki stan prawny nie daje podstaw do weryfikacji zasadności lokalizacji urządzeń rejestrujących zainstalowanych przed wprowadzeniem tych przepisów. Należy wskazać również, iż przepisy § 10 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące wyłączają spod wymagań określonych w § 3 odnoszących się do lokalizacji urządzeń rejestrujących stacjonarne urządzenia rejestrujące, które zostały zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem wejścia tego rozporządzenia tj. dniem 28 czerwca 2011 r. Dotyczy to znacznej grupy urządzeń rejestrujących, nie będącej w użytkowaniu Inspekcji Transportu Drogowego wskazanej ustawowo, jako tej, do której należy ujawnianie naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości.

Mając na uwadze oczekiwania społeczne dotyczące prawidłowości lokalizowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących projektowane przepisy wprowadzają w § 3 ust. 1 cykliczny (40 miesięcy) okres weryfikacji zasadności lokalizacji tych urządzeń w pasie drogowym dróg publicznych.

Zgodnie z projektowanymi przepisami § 3 ust. 4 lokalizacja stacjonarnego urządzenia rejestrującego zostanie uznana za spełniającą warunki lokalizacji określone w rozporządzeniu na kolejne 40 miesięcy po sporządzeniu analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego potwierdzającej zasadność tej lokalizacji. W myśl przepisów § 3 ust. 5 użytkownik urządzenia rejestrującego, na dwa miesiące przed upływem terminu wymienionego w ust. 1,

tj. 40 miesięcy złoży wniosek o potwierdzenie zasadności stacjonarnego urządzenia rejestrującego, zaopiniowany stosownie do wymagania art. 129g ust. 2 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym przez właściwego komendanta wojewódzkiego Policji.

Przyjęte rozwiązanie wymusza ocenę zasadności lokalizacji dotychczasowego miejsca instalacji urządzenia rejestrującego, co jest szczególnie istotne w odniesieniu do urządzeń umieszczonych w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem 28 czerwca 2011 r.

Projektowane przepisy pozwolą efektywniej wykorzystać stacjonarne urządzenia rejestrujące i powinny wyeliminować lokalizacje urządzeń rejestrujących, w których ich użytkowanie ma znamiona wyłącznie komercyjnego wykorzystania.

Przepisy § 10 ust. 1 pkt 1 wprowadzają dla stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które zostały zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych przed dniem 28 czerwca 2011 r. termin – od dnia 28 czerwca 2014 r. – obowiązywania wymagań, o których mowa w § 6 (spełniania przez obudowy stacjonarnych urządzeń rejestrujących warunków technicznych określonych w przepisach o szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach) z uwagi na fakt, iż przepisy § 10 pkt 2 obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące ustanawiają 36 miesięczny okres przejściowy. Ponadto pkt 2 w ust. 1 określa dla tych urządzeń, iż zasadność lokalizacji wskazanej przepisami ust. 4 w § 3 potwierdza się do dnia 30 czerwca 2013 r.

Natomiast w odniesieniu do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które zostały zainstalowane w pasie drogowym dróg publicznych po dniu 28 czerwca 2011 r., a przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zgodnie z projektowanymi przepisem § 10 ust. 2 mają zastosowanie przepisy § 3 ust. 4 i 5 z jednoczesnym zachowaniem terminu wymienionego w § 3 ust. 1 czyli 40 miesięcy.

Przepis § 10 ust. 3 stanowi, że użytkownicy stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, które zostały zainstalowane przed dniem 28 czerwca 2011 r. są obowiązani złożyć w terminie do dnia 31 marca 2013 r. wniosek o potwierdzenie zasadności lokalizacji tego urządzenia rejestrującego lub obudowy, jako stacjonarnego urządzenia rejestrującego, o którym mowa w § 3 ust. 5. Do wniosku dołącza się analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego potwierdzającą zasadność lokalizacji oraz informacje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2.

W projektowanym ust. 4 określono, iż stacjonarne urzędnia rejestrujące, dla których nie uzyskano potwierdzenia zasadności lokalizacji zgodnie z ust. 3 albo § 3 ust. 4 i 5, uznaje się za niespełniające warunków lokalizacji określonych w rozporządzeniu.

Wprowadzane przepisy stanowią także, iż w przypadku stacjonarnych urzędów rejestrujących zainstalowanych przed dniem 28 czerwca 2011 r. i używanych krócej niż 3 lata, pierwsza analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, może być sporządzona za okres jednego roku.

Przepis § 11 stanowi natomiast, że traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urzędnia rejestrujące (Dz. U. Nr 133, poz. 770), które obowiązuje obecnie.

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, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia są zgodne z prawem 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 (miejską), Policję i inne podmioty w zakresie opracowywania analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostanie 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) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 5) Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 6) Wojewody Dolnośląskiego,
- 7) Wojewody Kujawsko-Pomorskiego
- 8) Wojewody Lubelskiego,
- 9) Wojewody Lubuskiego,
- 10) Wojewody Łódzkiego,
- 11) Wojewody Małopolskiego,
- 12) Wojewody Mazowieckiego,
- 13) Wojewody Opolskiego
- 14) Wojewody Podkarpackiego,
- 15) Wojewody Podlaskiego,
- 16) Wojewody Pomorskiego,
- 17) Wojewody Śląskiego,
- 18) Wojewody Świętokrzyskiego,
- 19) Wojewody Warmińsko-Mazurskiego,
- 20) Wojewody Wielkopolskiego,
- 21) Wojewody Zachodniopomorskiego,

- 22) Konwentu Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 23) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
 - 24) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych,
 - 25) Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 26) Związku Miast Polskich,
 - 27) Unii Miasteczek Polskich,
 - 28) Unii Metropolii Polskich,
 - 29) Związku Powiatów Polskich,
 - 30) Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
 - 31) Stowarzyszenia Prawo na Drodze,
 - 32) Krajowej Rady Komendantów Straży Miejskich i Gminnych Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 33) Instytutu Transportu Samochodowego,
 - 34) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
 - 35) Stowarzyszenia ITS Polska,
 - 36) Polskiego Stowarzyszenia Telematyki Transportu
- oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie 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 budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Do składników wydatków ponoszonych z tytułu projektowanych przepisów rozporządzenia przeznaczonych na usunięcie stacjonarnego urzędu rejestrującego będą należały następujące koszty w niżej wymienionej wysokości:

- 1) usunięcie stacjonarnego urzędu rejestrującego wraz z obudową z dotychczasowej lokalizacji – około 5 000,00 zł; w przypadku usunięcia stacjonarnego urzędu rejestrującego z jego obudową wraz z fundamentem i podłączeniem do sieci energetycznej – około 10 000,00 zł,

- 2) ponowna instalacja stacjonarnego urządzenia rejestrującego z jego obudową w innej lokalizacji wraz z wykonaniem fundamentu i podłączeniem do sieci energetycznej – około 10 000,00–25 000,00 zł,
- 3) sporządzenie projektu czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia prac związanych z usuwaniem albo ponowną instalacją stacjonarnego urządzenia rejestrującego – około 1 000,00 zł,
- 4) sporządzenie projektu stałej organizacji ruchu związanej z usunięciem albo ponowną instalacją: stacjonarnego urządzenia rejestrującego, jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wymaganego oznakowania znakiem pionowym D-51 – około 1 000,00 zł,
- 5) sporządzenie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w danej lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego – około 1 000,00–2 000,00 zł.

Obecnie Inspekcja Transportu Drogowego, realizując zadania ustawowe związane z ujawnianiem naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości i niestosowania się do sygnałów świetlnych, zarządza około 350 stacjonarnymi urządzeniami rejestrującymi.

W skutek objęcia 350 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, w okresie 40 miesięcy, obowiązkiem sporządzenia analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, która potwierdza zasadność dotychczasowej lokalizacji powstają koszty związane ze sporządzeniem tej analizy w wysokości 350 000,00–700 000,00 zł.

W przypadku gdy sporządzona analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego nie potwierdza zasadności dotychczasowej lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego powstają dodatkowo koszty: usunięcia stacjonarnego urządzenia rejestrującego (jak w pkt 1), jego ponownej instalacji w nowej lokalizacji (jak w pkt 2), sporządzenia projektu czasowej i stałej organizacji ruchu (jak w pkt 3 i 4), których wysokość może wynieść około 17 000,00–32 000,00 zł. W przypadku usuwania z dotychczasowej lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego wraz z fundamentem i podłączeniem do sieci energetycznej koszty wyniosą około 22 000,00–37 000,00 zł.

Na skutek objęcia 350 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, w okresie 40 miesięcy, zmianą ich dotychczasowej lokalizacji ze względu na brak potwierdzenia jej zasadności powstają odpowiednio koszty: 5 950 000,00–11 200 000,00 zł albo 7 700 000,00–12 950 000,00 zł.

Wydatki Inspekcji Transportu Drogowego wymienione powyżej będą stanowiły obciążenie dla budżetu państwa i zostaną sfinansowane w ramach wydatków planowanych w ustawie budżetowej w części 39 – Transport, dział 600 Transport i łączność, rozdział 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego.

Jednostki samorządu terytorialnego posiadają około 200 stacjonarnych urządzeń rejestrujących używanych przez straże gminne (miejskie) w ramach kontroli ruchu drogowego.

W skutek objęcia wyżej wymienionych 200 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, w okresie 40 miesięcy, obowiązkiem sporządzenia analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, która potwierdza zasadność dotychczasowej lokalizacji powstają koszty związane ze sporządzeniem tej analizy w wysokości 200 000,00–400 000,00 zł.

Analogicznie jak w przypadku stacjonarnych urządzeń rejestrujących Inspekcji Transportu Drogowego gdy sporządzona analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego nie potwierdza zasadności dotychczasowej lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego posiadanego przez jednostkę samorządu terytorialnego powstają dodatkowo koszty: usunięcia stacjonarnego urządzenia rejestrującego (jak w pkt 1), jego ponownej instalacji w nowej lokalizacji (jak w pkt 2), sporządzenia projektu czasowej i stałej organizacji ruchu (jak w pkt 3 i 4), których wysokość może wynieść około 17 000,00–32 000,00 zł. W przypadku usuwania z dotychczasowej lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego wraz z fundamentem i podłączeniem do sieci energetycznej koszty wyniosą około 22 000,00–37 000,00 zł.

Na skutek objęcia 200 stacjonarnych urządzeń rejestrujących posiadanych przez jednostki samorządu terytorialnego, w okresie 40 miesięcy, zmianą ich dotychczasowej lokalizacji ze względu na brak potwierdzenia jej zasadności powstają odpowiednio koszty: 3 400 000,00–6 400 000,00 zł albo 4 400 000,00–7 400 000,00 zł.

Wydatki wymienione powyżej na sporządzenie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmianę lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących używanych przez straże gminne (miejskie) będą stanowiły obciążenie dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego i zostaną sfinansowane z dochodów uzyskanych z grzywien nałożonych za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnionych za pomocą urządzeń rejestrujących stosownie do przepisów art. 20d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.).

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, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Wprowadzenie projektowanych przepisów nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.