



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-68-22

Druk nr 2348
Warszawa, 14 czerwca 2022 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595 oraz z 2022 r. poz. 32 i 655) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) pkt 10 i 11 otrzymują brzmienie:

„10) droga ekspresowa – drogę:

- a) której jezdnie główne lub jezdnie główna są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych,
- b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi,
- c) oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;

11) autostrada – drogę:

- a) której jezdnie główne są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych,
- b) posiadającą, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub oddzielone wyjątkowo – w inny sposób,

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE. L 305 z 26.11.2019, str. 1).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, ustawę z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych.

- c) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego,
 - d) oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;”
 - b) uchyla się pkt 30 i 31,
 - c) po pkt 31 dodaje się pkt 31a w brzmieniu:

„31a)dyrektywa 2008/96/WE – dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2008/96 z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008, str. 59);”
 - d) pkt 38 otrzymuje brzmienie:

„38) szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego lub urządzeniem wspomagającym ruch, a także kierujących motocyklem, osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej;”
- 2) w art. 20:
- a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, w tym weryfikacja cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym stan bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;”
 - b) pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) zarządzanie bezpieczeństwem dróg, o których mowa w rozdziale 2b.”;
- 3) po art. 24c dodaje się art. 24ca w brzmieniu:
- „Art. 24ca. Kontrole, o których mowa w art. 20 pkt 10, na odcinku drogi przed i za tunelem, o którym mowa w art. 24a ust. 1, o długości uwzględniającej faktyczne lub potencjalne oddziaływanie tunelu na warunki ruchu pojazdów, przeprowadzają wspólnie zarządca drogi i urzędnik zabezpieczenia, o którym mowa w art. 24c ust. 1, co najmniej raz na 6 lat.”;
- 4) w tytule rozdziału 2b skreśla się wyrazy „w transeuropejskiej sieci drogowej”;

5) po tytule rozdziału 2b dodaje się art. 24ga w brzmieniu:

„Art. 24ga. 1. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do:

- 1) dróg lub ich odcinków w transeuropejskiej sieci drogowej;
- 2) autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków poza transeuropejską siecią drogową;
- 3) dróg krajowych lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki:
 - a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast oraz
 - b) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej;
- 4) dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki:
 - a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast oraz
 - b) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, oraz
 - c) nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

2. Przepisy art. 24ma–24mc stosuje się ponadto do dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, które:

- 1) przebiegają w granicach administracyjnych miast lub
- 2) zostały wybudowane lub przebudowane bez udziału środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

3. Przepisy art. 24i, art. 24j oraz art. 24l Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może także stosować do zarządzanych przez siebie dróg krajowych lub ich odcinków, które:

- 1) przebiegają w granicach administracyjnych miast lub
- 2) są budowane albo przebudowywane bez udziału środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

4. W przypadku gdy dany odcinek drogi, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lub 4, przebiega w części w granicach administracyjnych miasta, przepisy niniejszego rozdziału

stosuje się do całego odcinka budowanego lub przebudowywanego albo wybudowanego lub przebudowanego, ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

5. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 3, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad do:

- 1) zgłoszenia przebudowy drogi albo
- 2) wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, albo
- 3) wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, albo
- 4) zawiadomienia o zakończeniu budowy albo wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie

– nie dołącza wyników audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24j ust. 1, i uzasadnienia, o którym mowa w art. 24l ust. 4.

6. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do przebudowy dróg, obejmującej wykonywanie robót budowlanych, które bezpośrednio wpływają na natężenie ruchu drogowego, w szczególności przebudowę skrzyżowania lub wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których powstają nowe części drogi przeznaczone do ruchu lub postoju pojazdów lub ruchu pieszych.”;

6) art. 24h otrzymuje brzmienie:

„Art. 24h. Zarządzanie bezpieczeństwem dróg, o których mowa w art. 24ga, polega na:

- 1) przeprowadzeniu:
 - a) oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - b) audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c) oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, zwanej dalej „oceną ryzyka”;
- 2) sporządzaniu oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg, zwanej dalej „oceną bezpieczeństwa”;
- 3) przeprowadzaniu ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

7) w art. 24i w ust. 2:

- a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

- „5) natężenie ruchu drogowego i jego rodzaj, w tym szacowany ruch pieszych i kierujących rowerem określony na podstawie sposobu użytkowania przyległych gruntów;”,
- b) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:
 - „6a) potrzeby szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;”;
- 8) w art. 24j:
 - a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi lub przed zawiadomieniem o zakończeniu budowy drogi albo przed zakończeniem przebudowy drogi;”,
 - b) w ust. 2 po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
 - „9a) potrzeby szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;”;
 - c) w ust. 3 pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:
 - „5) uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, oraz ich potrzeby w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
 - 6) sposób dostosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do potrzeb uczestników ruchu, w tym potrzeb szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.”;
 - d) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, i widoczność w różnych warunkach pogodowych oraz porach dnia;”;
 - e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, uwzględnia się ocenę zachowań uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, i wpływ tych zachowań na bezpieczeństwo ruchu drogowego.”;
- 9) uchyla się art. 24m;
- 10) po art. 24m dodaje się art. 24ma–art. 24mc w brzmieniu:

„Art. 24ma. 1. Zarządca drogi na drogach lub ich odcinkach, o których mowa w art. 24ga ust. 1 i 2, będących w użytkowaniu od co najmniej 3 lat, przeprowadza ocenę ryzyka, w ramach której ocenia parametry użytkowe i techniczne oraz stan techniczny dróg lub ich odcinków, a także ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

2. Ocenę ryzyka przeprowadza się co 5 lat na podstawie wizji lokalnej w terenie lub na podstawie nagrania wizualnego.

3. Z oceny ryzyka zarządca drogi sporządza sprawozdanie, na które składają się w szczególności wyniki oceny ryzyka oraz syntetyczny opis przyjętych założeń do dokonanej oceny ryzyka wraz z ich uzasadnieniem.

4. Zarządca drogi przekazuje sprawozdanie do ministra właściwego do spraw transportu co 5 lat, w terminie do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego, z tym że pierwsze sprawozdanie przekazuje się do dnia 31 lipca 2024 r.

Art. 24mb. 1. Na podstawie sprawozdań z ocen ryzyka, o których mowa w art. 24ma ust. 3, minister właściwy do spraw transportu sporządza ocenę bezpieczeństwa, stanowiącą ocenę dróg, o których mowa w art. 24ma ust. 1, pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Na podstawie oceny bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu klasyfikuje sieć dróg, o których mowa w art. 24ma ust. 1, zgodnie z poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych drogach, przypisując poszczególne drogi lub ich odcinki do jednej z co najmniej trzech kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Ocenę bezpieczeństwa przeprowadza się co 5 lat do dnia 31 grudnia danego roku kalendarzowego, z tym że pierwszą ocenę przeprowadza się do dnia 31 grudnia 2024 r.

4. Minister właściwy do spraw transportu, publikuje wyniki klasyfikacji, o której mowa w ust. 2, na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

5. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie dotyczące klasyfikacji, o której mowa w ust. 2, oraz przekazuje je do Komisji Europejskiej co 5 lat, w terminie do dnia 31 października danego roku kalendarzowego.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka;
- 2) sposób przekazywania sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w tym sprawozdaniu;

4) kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Minister właściwy do spraw transportu, wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 6:

1) uwzględnia:

- a) liczbę i rodzaj wypadków drogowych, natężenie i rodzaj ruchu drogowego, parametry użytkowe i techniczne oraz stan techniczny drogi lub jej odcinka, analizę organizacji ruchu obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku lub
 - b) orientacyjne elementy ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć określone w załączniku III do dyrektywy 2008/96/WE,
 - c) potrzebę uspołnienia wyników oceny ryzyka;
- 2) może uwzględnić wytyczne, o których mowa w art. 5 ust. 5 dyrektywy 2008/96/WE, w przypadku ich wydania przez Komisję Europejską.

Art. 24mc. 1. Na podstawie wyników klasyfikacji bezpieczeństwa opublikowanych zgodnie z art. 24mb ust. 4, zarządcy dróg, którzy zarządzają poszczególnymi drogami lub ich odcinkami przypisanymi do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa oraz kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa, przeprowadzają na tych drogach lub odcinkach ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

2. Ukierunkowana kontrola ma na celu analizę:

- 1) parametrów użytkowych i technicznych oraz stanu technicznego drogi lub jej odcinka, oraz
- 2) organizacji ruchu obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku, przez którą rozumie się mające wpływ na ruch drogowy:
 - a) geometrię drogi i zakres dostępu do drogi,
 - b) sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c) zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów

– pod kątem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ryzyko wystąpienia wypadków drogowych i innych zdarzeń niebezpiecznych.

3. Ukierunkowana kontrola jest przeprowadzana na podstawie wizji lokalnej dokonywanej na danej drodze lub jej odcinku przez zespół ekspertów powołany przez zarządcę drogi. W skład zespołu wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Przy przeprowadzaniu ukierunkowanej kontroli zarządca drogi może wziąć pod uwagę orientacyjne elementy tych kontroli określone w załączniku IIa do dyrektywy 2008/96/WE.

5. Ukierunkowana kontrola jest przeprowadzana niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie:

- 1) 12 miesięcy od dnia publikacji wyników, o których mowa w art. 24mb ust. 4 – w przypadku dróg lub ich odcinków, które zostały zaklasyfikowane do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa;
- 2) 24 miesięcy od dnia publikacji wyników, o których mowa w art. 24mb ust. 4 – w przypadku dróg lub ich odcinków, które zostały zaklasyfikowane do kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa.

6. Na podstawie wyników ukierunkowanej kontroli zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na danej drodze lub jej odcinku.

7. Zarządca drogi uwzględnia zalecenia w ramach planu finansowania, o którym mowa w art. 20 pkt 2, oraz realizuje je w miarę dostępnych środków finansowych.

8. W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić zaleceń, o których mowa w ust. 6.

9. W przypadku, o którym mowa w ust. 8, zarządca drogi jest obowiązany do opracowania uzasadnienia.

10. Zarządca drogi realizuje zalecenia, które dają możliwość wdrożenia środków o wysokim potencjale poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia kosztów wypadków, w pierwszej kolejności na drodze lub jej odcinku przypisanym do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa, a w przypadku braku drogi lub odcinka przypisanego do tej kategorii – na drodze lub odcinku przypisanym do kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa.

11. W przypadku gdy dany zarządca drogi zarządza więcej niż jedną drogą lub jej odcinkiem przypisanym do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa lub kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa, ustala on kolejność realizacji zaleceń i uwzględnia je w planie finansowania, o którym mowa w ust. 7, oraz wprowadza zmiany w ustalonej kolejności realizacji zaleceń, z uwzględnieniem ust. 10.

12. Zarządca drogi przesyła do ministra właściwego do spraw transportu raport, o którym mowa w ust. 6, wraz z zaleceniami, oraz uzasadnienie, o którym mowa w ust. 9, w terminie 6 miesięcy od sporządzenia tego raportu.”;

11) w art. 24n:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może nastąpić później niż 5 lat przed złożeniem wniosku o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.”,

b) w ust. 3 i ust. 7 wyrazy „trzy lata” zastępuje się wyrazami „5 lat”,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje, na wniosek kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, na okres 5 lat minister właściwy do spraw transportu, po dostarczeniu przez tego kandydata oświadczenia o spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, oraz dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 3–6.”;

12) w art. 39:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych.”,

b) po ust. 6b dodaje się ust. 6ba w brzmieniu:

„6ba. Obowiązek, o którym mowa w ust. 6, nie dotyczy:

- 1) przebudowy drogi, jeżeli w istniejących granicach pasa drogowego brak jest miejsca na zlokalizowanie kanału technologicznego zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, o ile zostało to potwierdzone oświadczeniem inwestora

dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej;

- 2) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli w pasie drogowym została już zlokalizowana kanalizacja kablowa lub został już zlokalizowany kanał technologiczny, lub
 - 3) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli roboty budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi, w szczególności: przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, zatoki przystankowe, perony przystankowe, stanowiska postojowe lub urządzenia do oświetlenia drogi, lub
 - 4) budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:
 - a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
 - b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2;
 - 5) budowy lub przebudowy istniejącego drogowego obiektu inżynierskiego, w którym usytuowanie kanału technologicznego nie jest możliwe ze względu na rodzaj lub bezpieczeństwo konstrukcji, o ile zostało to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej.”;
- c) ust. 6c otrzymuje brzmienie:
- „6c. Minister właściwy do spraw informatyzacji, na wniosek zarządcy drogi w drodze decyzji, zwalnia zarządcę drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego, jeżeli:
- 1) w pobliżu pasa drogowego istnieje już:

- a) kanalizacja kablowa posiadająca wolne zasoby umożliwiające zlokalizowanie kabli światłowodowych lub
 - b) kanał technologiczny posiadający wolne zasoby umożliwiające zlokalizowanie kabli światłowodowych, lub
 - c) linia światłowodowa, posiadająca wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych, lub
- 2) lokalizowanie kanału technologicznego jest ekonomicznie nieracjonalne, lub
 - 3) lokalizowanie kanału technologicznego jest technicznie niemożliwe.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 30:

a) w ust. 4a wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W zgłoszeniu przebudowy, o której mowa w art. 24ga ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, drogi lub jej odcinka, o których mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 tej ustawy, należy ponadto przedstawić:”

b) po ust. 4a dodaje się ust. 4aa w brzmieniu:

„4aa. W zgłoszeniu przebudowy, o której mowa w art. 24ga ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, drogi krajowej lub jej odcinka innych niż wymienione w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 tej ustawy albo drogi wojewódzkiej lub jej odcinka należy ponadto przedstawić:

- 1) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, albo jego kopię, a także uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 tej ustawy, albo jego kopię, albo
- 2) oświadczenie zarządcy drogi, że nie ubiega się i nie będzie się ubiegał o dofinansowanie zamierzenia budowlanego z budżetu Unii Europejskiej.”;

2) w art. 33 w ust. 2:

a) w pkt 7 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„w przypadku drogi lub jej odcinka, o których mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:”

- b) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:
 - „7a) w przypadku drogi krajowej lub jej odcinka innych niż wymienione w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych albo drogi wojewódzkiej lub jej odcinka należy ponadto przedstawić:
 - a) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a także uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 tej ustawy, albo
 - b) oświadczenie zarządcy drogi, że nie ubiega się i nie będzie się ubiegał o dofinansowanie zamierzenia budowlanego z budżetu Unii Europejskiej;”;
- 3) w art. 57 w ust. 1 w pkt 8:
 - a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„w przypadku drogi lub jej odcinka, o których mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:”;
 - b) w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) w przypadku drogi krajowej lub jej odcinka innych niż wymienione w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych albo drogi wojewódzkiej lub jej odcinka należy ponadto przedstawić:
 - a) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a także uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 tej ustawy, albo
 - b) oświadczenie zarządcy drogi, że nie ubiega się i nie będzie się ubiegał o dofinansowanie zamierzenia budowlanego z budżetu Unii Europejskiej.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 130b:
 - a) w ust. 1 wyrazy „w transeuropejskiej sieci drogowej, o której mowa w art. 4 pkt 26” zastępuje się wyrazami „na drodze, o której mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2”,

- b) w ust. 2:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) możliwie dokładne określenie miejsca wypadku, w tym jego współrzędne geograficzne pozyskiwane za pośrednictwem Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej (GNSS);”;
 - pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) informację o skutkach wypadku, w szczególności liczbę zabitych i rannych;”;
- 2) w art. 140c w ust. 2 w pkt 10 wyrazy „w transeuropejskiej sieci drogowej” zastępuje się wyrazami „na drogach, o których mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176) w art. 11d w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 7a wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „w przypadku drogi lub jej odcinka, o których mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:”;
- 2) po pkt 7a dodaje się pkt 7aa w brzmieniu:
 - „7aa) w przypadku drogi krajowej lub jej odcinka innych niż wymienione w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych albo drogi wojewódzkiej lub jej odcinka należy ponadto przedstawić:
 - a) wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a także uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 tej ustawy, albo
 - b) oświadczenie zarządcy drogi, że nie ubiega się i nie będzie się ubiegał o dofinansowanie zamierzenia budowlanego z budżetu Unii Europejskiej;”.

Art. 5. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029) użyte w art. 62a w ust. 1 w pkt 4 i 10 oraz w art. 66 w ust. 1 w pkt 6 i w ust. 1a wyrazy „drogi w transeuropejskiej sieci drogowej” zastępuje się

wyrazami „drogi, o której mowa w art. 24ga ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych”.

Art. 6. W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, z późn. zm.³⁾) uchyla się art. 15zzzu.

Art. 7. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje do Komisji Europejskiej pierwsze sprawozdanie, o którym mowa w art. 24mb ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 31 października 2025 r.

Art. 8. 1. Do wniosków o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24n ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, złożonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, na podstawie których nie został wydany certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego przed tym dniem, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje się na okres 5 lat.

3. Certyfikaty audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydane albo przedłużone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 9. 1. Minister właściwy do spraw transportu przedłuża ważność certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na wniosek audytora złożony do dnia 31 grudnia 2022 r. na okres 5 lat, licząc od dnia 1 stycznia 2023 r.

2. Do przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 24n ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 10. 1. W przypadku inwestycji na drogach krajowych znajdujących się poza transeuropejską siecią drogową oraz na drogach wojewódzkich, o których mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 4, dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 2120, 2133, 2262, 2269, 2317, 2368 i 2459 oraz z 2022 r. poz. 202, 218, 655 i 830.

- 1) wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- 2) został złożony wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- 3) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę,
- 4) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do czasu wydania tej decyzji lub zgłoszono prowadzenie robót budowlanych lub zawiadomiono o zakończeniu budowy obiektu budowlanego

– stosuje się przepisy art. 24i i art. 24j ustawy zmienianej w art. 1, art. 30, art. 33 oraz art. 57 ustawy zmienianej w art. 2, art. 11d ustawy zmienianej w art. 4, a także art. 62a oraz art. 66 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Dla dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- 2) został złożony wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- 3) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę,
- 4) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do czasu wydania tej decyzji lub zgłoszono prowadzenie robót budowlanych lub zawiadomiono o zakończeniu budowy obiektu budowlanego

– stosuje się przepisy art. 24i i art. 24j ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 11. 1. Do postępowań, o których mowa w art. 39 ust. 6c ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, chyba że zarządca drogi złoży ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji oświadczenie o spełnieniu co najmniej jednej z przesłanek, o których mowa w art. 39 ust. 6aa ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, zarządca drogi składa ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji w terminie 45 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 12. 1. Do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której wszczęte zostało postępowanie w sprawie wydania decyzji o: środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029) lub zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 11a ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176) lub pozwoleniu na budowę – które nie zakończyło się decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi prowadzącemu postępowanie wnioski o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której dokonano zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88), w przypadku którego nie upłynął termin, o którym mowa w art. 30 ust. 5 tej ustawy, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi, któremu dokonuje się zgłoszenia, wnioski o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 13. 1. W latach 2022–2031 maksymalny limit wydatków budżetów samorządów województw będący skutkiem finansowym ustawy wynosi:

- 1) 2022 r. – 0 zł;
- 2) 2023 r. – 0 zł;
- 3) 2024 r. – 24 000 000 zł;
- 4) 2025 r. – 0 zł;
- 5) 2026 r. – 0 zł;
- 6) 2027 r. – 0 zł;
- 7) 2028 r. – 0 zł;
- 8) 2029 r. – 24 000 000 zł;

9) 2030 r. – 0 zł;

10) 2031 r. – 0 zł.

2. W latach 2022–2031 maksymalny limit wydatków budżetów miast na prawach powiatu, których dotyczy ustawa, będący skutkiem finansowym ustawy wynosi:

1) 2022 r. – 0 zł;

2) 2023 r. – 0 zł;

3) 2024 r. – 2 400 000 zł;

4) 2025 r. – 0 zł;

5) 2026 r. – 0 zł;

6) 2027 r. – 0 zł;

7) 2028 r. – 0 zł;

8) 2029 r. – 2 400 000 zł;

9) 2030 r. – 0 zł;

10) 2031 r. – 0 zł.

3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1 i 2.

4. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczeniem przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zarządy województw stosują mechanizm korygujący polegający na dokonywaniu oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków na drogach będących w użytkowaniu od ponad 3 lat przez wielu zarządców dróg łącznie.

5. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczeniem przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 2, prezydenci miast na prawach powiatu stosują mechanizm korygujący polegający na dokonywaniu oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków na drogach będących w użytkowaniu od ponad 3 lat przez wielu zarządców dróg łącznie.

Art. 14. 1. Zadania, o których mowa w art. 20 pkt 20 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, realizowane przez zarządy województw oraz prezydentów miast na prawach powiatu są finansowane z budżetu państwa.

2. Od roku 2024 w budżecie państwa tworzy się rezerwę celową z przeznaczeniem na finansowanie zadań, o których mowa w art. 20 pkt 20 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu

nadanym niniejszą ustawą, realizowanych przez zarządy województw oraz prezydentów miast na prawach powiatu.

3. Rezerwą, o której mowa w ust. 2, dysponuje minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 6, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wprowadzanych zmian.

Potrzeba dokonania nowelizacji ustawy o drogach publicznych oraz zmiany niektórych innych ustaw wynika z konieczności implementacji do polskiego systemu prawnego przepisów unijnych, tzn. postanowień *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej* zwanej dalej „*dyrektywą 2019/1936*”. Celem wprowadzonych przez *dyrektywę 2019/1936* rozwiązań prawnych jest znaczne zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na sieci drogowej w UE przez poprawę poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej i zapewnienie jednolicie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) we wszystkich państwach członkowskich, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, tzw. niechronionych użytkowników drogi (m.in. pieszych i rowerzystów). Należy wskazać, że celem strategicznym UE jest nieomal całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych do 2050 r. (tzw. „Wizja Zero”). Z uwagi zaś na zauważalne znaczne spowolnienie w ostatnich latach tempa realizacji ww. celu oraz w związku z przyjęciem przez Radę UE nowego śródkresowego celu polegającego na zmniejszeniu do 2030 r. liczby ofiar odnoszących poważne obrażenia o połowę w porównaniu z 2020 r. są potrzebne większe wysiłki, aby osiągnąć obydwie ww. cele strategiczne.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że pierwotna *dyrektywa 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*, zwana dalej „*dyrektywą 2008/96/WE*”, została wdrożona do prawa polskiego w 2012 r. *ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 472) i dotyczyła jedynie dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, co w przypadku Polski oznaczało objęcie jej działaniem przede wszystkim autostrad i części dróg ekspresowych, a w mniejszym zakresie dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i prezydentów miast na prawach powiatu.

Zgodnie z treścią preambuły obecnie implementowanej *dyrektywy 2019/1936* (motyw 4) „(4) *Wdrożone w sieci TEN-T procedury zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (zwanego dalej „RISM”)* pomogły w zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w UE. Z oceny skutków *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE* wynika jasno, że państwa członkowskie, które dobrowolnie stosują zasady RISM na swoich

drogach krajowych nienależących do sieci TEN-T, osiągnęły znacznie lepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego niż państwa członkowskie, które tego nie czynią. Dlatego pożądane jest stosowanie tych zasad również na pozostałych częściach europejskiej sieci drogowej.”. W kolejnych motywach (8–10) dyrektywy 2019/1936 wskazano, że:

„(8) Duża część wypadków drogowych ma miejsce na niewielkiej części dróg, gdzie natężenie ruchu i prędkość są wysokie oraz gdzie spotykają się różne rodzaje pojazdów poruszających się z różną prędkością. W związku z tym ograniczone rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy 2008/96/WE na autostrady i inne drogi główne nienależące do sieci TEN-T powinno znacząco przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii.

(9) W celu zapewnienia, aby takie rozszerzenie zakresu stosowania odniosło zamierzony skutek, drogi główne inne niż autostrady powinny obejmować wszystkie drogi należące do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii „autostrad” w krajowej klasyfikacji dróg. Z tego samego powodu należy zachęcać państwa członkowskie do zapewnienia, aby przynajmniej wszystkie drogi, do których dyrektywa 2008/96/WE miała zastosowanie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, w tym na zasadzie dobrowolności, pozostały objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

(10) Obowiązkowe stosowanie procedur określonych w dyrektywie 2008/96/WE w odniesieniu do każdego projektu dotyczącego infrastruktury drogowej poza obszarami miejskimi, realizowanego przy wykorzystaniu finansowania unijnego, powinno zapewnić, aby środki unijne nie były wykorzystywane do budowy dróg niespełniających wymogów bezpieczeństwa.”.

Mając powyższe motywy preambuły na uwadze, należy wyjaśnić, że obecnie wdrażana dyrektywa 2019/1936 w stosunku do pierwotnej dyrektywy 2008/96/WE znacznie rozszerza swój zakres przedmiotowy i jednocześnie podmiotowy, nakładając obowiązek stosowania procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na znacznie większej liczbie dróg publicznych w Polsce. Jednocześnie dyrektywa ta przewiduje włączenie najbardziej skutecznych elementów z poprzedniej, obowiązującej „procedury klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo oraz zarządzania siecią drogową w użytkowaniu” do nowej procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć, co powinno umożliwić lepszą identyfikację odcinków dróg o największych możliwościach poprawy bezpieczeństwa, gdzie ukierunkowane interwencje powinny przynieść największą poprawę. Zgodnie z motywem 15 i 16 dyrektywy 2019/1936 „(15) Systematyczne działania następcze w związku z ustaleniami wynikającymi z procedur RISM mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, co jest niezbędne do realizacji unijnych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu w planach działań priorytetowych

należy zapewnić jak najszybsze wdrożenie niezbędnych interwencji. W szczególności w następstwie ustaleń wynikających z oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć należy prowadzić ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego albo, jeżeli jest to możliwe i efektywne kosztowo, bezpośrednie działania zaradcze służące wyeliminowaniu lub zmniejszeniu zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego bez nakładania niepotrzebnych obciążeń administracyjnych.

(16) Należy poprawić stan bezpieczeństwa na istniejących drogach poprzez ukierunkowane inwestycje realizowane na odcinkach dróg charakteryzujących się największą koncentracją wypadków lub największymi możliwościami ich ograniczenia. ”.

Dodatkowo Parlament Europejski i Rada w nowych regulacjach wprowadzanych ww. dyrektywą 2019/1936 zwrócił uwagę na szczególnie wysokie ryzyko wypadków na odcinkach sieci drogowej przylegających do tuneli drogowych należących do transeuropejskiej sieci drogowej, objętych zakresem stosowania dyrektywy 2004/54/WE. Zatem w celu poprawy bezpieczeństwa sieci dróg objętych zakresem stosowania dyrektywy należy wprowadzić wspólne kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych odcinkach dróg z udziałem przedstawicieli zarówno właściwych organów odpowiedzialnych za drogi, jak i za tunele. Ponadto w nowych regulacjach wdrażanej dyrektywy 2019/1936 zwrócono również uwagę na potrzeby szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, tzw. niechronionych użytkowników drogi (m.in. pieszych i rowerzystów). W myśl bowiem motywu 19 dyrektywy 2019/1936 „(19) W 2017 r. niechronieni użytkownicy dróg stanowili 47 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii. Zapewnienie uwzględnienia potrzeb niechronionych użytkowników dróg we wszystkich procedurach RISM oraz opracowanie wymogów w zakresie jakości infrastruktury dla takich użytkowników dróg powinno zatem przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa na drodze. ”.

Reasumując, podkreślić należy, że celem wdrażanej dyrektywy 2019/1936 jest ustanowienie procedur zapewniających stały wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego nie tylko na sieci TEN-T, ale także sieci autostrad i dróg głównych w całej Unii. Konieczne jest bowiem osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii. Przewiduje się zatem, że w wyniku działań na poziomie Unii podróże powinny stać się bezpieczniejsze, co z kolei powinno spowodować poprawę funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz stanowić wsparcie dla realizacji celu dotyczącego spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

Przepisy projektowanej ustawy przewidują również wprowadzenie zmian w *ustawie o drogach publicznych*, które przez uproszczenie regulacji dotyczących obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg, usprawnią proces realizacji inwestycji drogowych i

zoptymalizują wydatki, głównie jednostek samorządu terytorialnego. Do resortu infrastruktury były kierowane bowiem coraz liczniejsze wystąpienia podważające zarówno zasadność budowy kanału technologicznego w przypadku przebudowy drogi, jak i konieczność za każdym razem występowania do ministra właściwego do spraw informatyzacji o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego, w sytuacji gdy przedsięwzięcie jest tak naprawdę znikome, jeżeli chodzi o jego długość czy też zakres robót budowlanych. W ocenie projektodawcy jedynie zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych wprowadzająca ustawowe ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych jest rozwiązaniem, które w sposób efektywny pomoże w realizacji inwestycji drogowych, jak również ograniczy ilość składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji. Dodatkowo dotychczasowa analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwala wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, zatoki autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji jednocześnie zapewniając znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. Tym samym proponowane zmiany w zakresie kanałów technologicznych stanowią realizację postulatów kierowanych przez przedstawicieli organizacji samorządów terytorialnych. Dodatkowo projekt uwzględnia doświadczenia i wnioski zgromadzone w trakcie obowiązywania obecnych przepisów.

II. Obecny stan prawny w dziedzinie, która ma być unormowana.

Implementowana obecnie do polskiego systemu prawnego *dyrektywa 2019/1936* zmienia pierwotną *dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*, która w 2012 r. w całości została wdrożona do prawa polskiego *ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 472). Zatem obecny stan prawny dotyczący procedur związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w Polsce przedstawia się następująco:

Zgodnie z postanowieniami pierwotnej *dyrektywy 2008/96/WE*, zakres stosowania wszelkich procedur związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem infrastruktury drogowej z niej wynikających dotyczy jedynie dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej. W rozdziale 2b pt. „Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej” *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* zostały uregulowane całościowo

wszystkie procedury zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej, na które obecnie składa się obowiązek:

- 1) przeprowadzenia:
 - a) oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (ocena BRD),
 - b) audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt BRD);
- 2) dokonywania klasyfikacji odcinków dróg:
 - a) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych,
 - b) ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

Zgodnie z art. 24i *ustawy o drogach publicznych* pierwszą procedurą związaną z zarządzaniem BRD jest ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (ocena BRD), którą przeprowadza się na etapie planowania tej drogi przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przy przeprowadzaniu tej oceny uwzględnia się:

- 1) liczbę zabitych w wypadkach drogowych oraz liczbę wypadków drogowych na drogach, z których ruch drogowy może zostać przeniesiony na planowaną drogę;
- 2) warianty przebiegu i parametrów planowanej drogi w przypadku budowy drogi oraz rozkład ruchu drogowego na sieci drogowej;
- 3) wpływ planowanej drogi na istniejącą sieć drogową;
- 4) wpływ planowanej drogi na uczestników ruchu drogowego;
- 5) natężenie ruchu drogowego i jego rodzaj;
- 6) czynniki sezonowe i klimatyczne;
- 7) potrzeby uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 8) lokalną aktywność tektoniczną, sejsmiczną oraz możliwość wystąpienia tąpnięć górniczych.

Ocena BRD zawiera w szczególności:

- 1) opis planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 2) opis stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego istniejącego oraz jego stanu w przypadku niezrealizowania planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 3) przedstawienie proponowanych i możliwych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 4) analizę wpływu alternatywnych rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 5) porównanie rozwiązań alternatywnych, w tym analizę kosztów i korzyści.

Wyniki tej oceny BRD zarządca drogi uwzględnia na kolejnych etapach projektowania budowy albo przebudowy drogi.

Kolejną procedurą dotyczącą zarządzania BRD jest obowiązek przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt BRD) na 3 etapach procesu inwestycyjnego (art. 24j ust. 2–4 ustawy o drogach publicznych) oraz w początkowej fazie użytkowania (art. 24j ust. 5 ww. ustawy.). Zgodnie zatem z art. 24j *ustawy o drogach publicznych* audyt BRD przeprowadza się na 4 etapach, tj.:

- 1) w ramach opracowywania na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, ich ewentualnego uzupełniania oraz gdy w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyniknie potrzeba przedstawienia nowego wariantu drogi;
- 2) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót;
- 3) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi lub zawiadomieniem o zakończeniu budowy lub przebudowy drogi;
- 4) przed upływem 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

Przy przeprowadzaniu audytu BRD na etapie 1 uwzględnia się w szczególności:

- 1) położenie geograficzne oraz warunki geograficzne, klimatyczne i meteorologiczne;
- 2) lokalizację i rodzaj skrzyżowań;
- 3) ograniczenia ruchu;
- 4) funkcjonalność w ramach sieci drogowej;
- 5) dopuszczalną oraz projektową prędkość pojazdu;
- 6) przekrój poprzeczny, w tym liczbę i szerokość pasów ruchu;
- 7) plan sytuacyjny i profil podłużny;
- 8) ograniczenia widoczności;
- 9) dostępność dla środków publicznego transportu zbiorowego;
- 10) skrzyżowania z liniami kolejowymi;
- 11) projektowane przejścia dla zwierząt i inne urządzenia ochrony środowiska.

Przy przeprowadzaniu audytu BRD na etapie 2 uwzględnia się w szczególności:

- 1) oznakowanie pionowe i poziome drogi, na podstawie projektu organizacji ruchu;
- 2) oświetlenie drogi i skrzyżowań;

- 3) urządzenia i obiekty w pasie drogowym;
- 4) sposób zagospodarowania terenów przyległych do pasa drogowego, w tym roślinność;
- 5) uczestników ruchu drogowego oraz ich potrzeby w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 6) sposób dostosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do potrzeb uczestników ruchu drogowego.

Przy przeprowadzaniu audytu BRD na etapie 3 uwzględnia się w szczególności:

- 1) bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i widoczność w różnych warunkach pogodowych oraz porach dnia;
- 2) widoczność oznakowania pionowego i poziomego drogi na podstawie wizji lokalnej w terenie;
- 3) stan nawierzchni drogi.

Przy przeprowadzaniu audytu BRD na etapie 4 uwzględnia się ocenę zachowań uczestników ruchu drogowego i wpływ tych zachowań na bezpieczeństwo ruchu drogowego (art. 24j ust. 5). Dodatkowo przy przeprowadzaniu audytu BRD na etapie od 3 do 4 uwzględnia się w razie potrzeby kryteria stosowane przy przeprowadzaniu audytu na etapach wcześniejszych (art. 24j ust. 6).

W art. 24k i art. 24l *ustawy o drogach publicznych* szczegółowo uregulowano zasady, na jakich powinien odbywać się audyt BRD. Uprawniony do przeprowadzania audytów BRD jest audytor lub zespół audytujący, w którego skład wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Audyt BRD wymaga przedstawienia jego wyniku, na który składają się sprawozdanie oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi. Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu BRD na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi. Zaś w uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić wyniku audytu BRD. W takim przypadku zarządca drogi jest obowiązany do opracowania uzasadnienia stanowiącego załącznik do wyniku audytu BRD.

Ostatnią z procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej wprowadzoną w 2012 r. w związku z wdrożeniem pierwotnej *dyrektywy 2008/96/WE* jest obowiązek dokonywanie zgodnie z art. 24m *ustawy o drogach publicznych* klasyfikacji odcinków dróg:

- a) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych,
- b) ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej,

które przeprowadza się co najmniej raz na trzy lata. Klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych przeprowadza się, w odniesieniu do natężenia ruchu,

dla odcinków dróg pozostających w użytkowaniu nie mniej niż trzy lata. Wyniki klasyfikacji podlegają ocenie wykonywanej przez zespół ekspertów powoływany przez zarządcę drogi. W skład zespołu ekspertów wchodzi co najmniej jeden audytor BRD. Zespół ekspertów, po przeprowadzeniu wizytacji w terenie, przedstawia zarządcy drogi propozycję działań, które należy podjąć w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, mając na uwadze propozycje działań przedstawione po przeprowadzeniu ostatniej klasyfikacji oraz sprawozdań z wypadków drogowych sporządzanych zgodnie z art. 130b ust. 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*. Zarządca drogi przeprowadza analizę kosztów i korzyści proponowanych ww. działań, które należy podjąć w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania wybrane przez zarządcę drogi są realizowane w ramach dostępnych środków finansowych.

Odnosząc się do obowiązujących regulacji prawnych dotyczących kanałów technologicznych, należy wyjaśnić, że *ustawą z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. z 2019 r. poz. 1815) dokonano szeregu zmian w obowiązujących przepisach ustawy o drogach publicznych znacznie ułatwiających realizację inwestycji telekomunikacyjnych w pasach drogowych dróg publicznych. Zgodnie z nadanym ww. ustawą brzmieniem art. 39 ust. 6 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* na zarządcę drogi został nałożony obligatoryjny obowiązek budowy kanału technologicznego w pasie drogowym zawsze, w przypadku budowy każdej drogi publicznej niezależnie od jej kategorii oraz w trakcie przebudowy drogi. Przy czym w przypadku przebudowy drogi publicznej nie ma obowiązku budowy kanału technologicznego, jedynie w sytuacji, gdy w pasie drogowym przebudowywanej drogi publicznej zostały wcześniej zlokalizowane: kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny. Tym samym od 25 października 2019 r. znacznie rozszerzono obowiązek lokalizowania kanałów technologicznych w ramach realizacji inwestycji drogowych, w szczególności na drogach samorządowych, bowiem niezależnie od zainteresowania udostępnieniem przyszłego kanału technologicznego zarządca drogi i tak ma obowiązek jego wybudowania. Dodatkowo w odniesieniu do obowiązku lokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie przebudowy dróg publicznych przepisy ustawy o drogach publicznych nie różnicują przebudowy drogi w zależności od rodzaju robót wykonywanych w ramach danej przebudowy. Zgodnie z art. 4 pkt 18 ustawy o drogach publicznych przebudowa drogi to wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Tym samym zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, w każdym przypadku gdy droga publiczna jest

przebudowywana, istnieje obowiązek lokalizacji kanału technologicznego, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny. Jest to jedyna ustawowa przesłanka wyłączająca obowiązek budowy kanału technologicznego. Dodatkowo przebudową drogi jest np.: budowa zatoki autobusowej, budowa zatoki postojowej, budowa brakującego fragmentu chodnika o długości kilku metrów, jak również budowa oświetlenia przejścia dla pieszych, bez względu na fakt, czy powstaje w ramach rozbudowy istniejącego oświetlenia ulicznego czy jest wykonywane od podstaw jako niezależny obiekt. W każdym z ww. przypadków istnieje konieczność budowy kanału technologicznego, co w konsekwencji znacznie rozszerza zakres robót budowlanych realizowanych w ramach przebudowy drogi, jak i niepotrzebnie zwiększa koszty realizacji inwestycji drogowej. Jedynym rozwiązaniem w takich przypadkach jest skorzystanie z art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych, tj. uzyskanie zgody ministra właściwego do spraw informatyzacji na rezygnację z obowiązku budowy kanału technologicznego (przypadki, „gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe”).

III. Szczegółowe przedstawienie projektowanych zmian.

Potrzeba dokonania nowelizacji ustawy o drogach publicznych oraz zmiany niektórych innych ustaw wynika z konieczności implementacji do prawa krajowego przepisów unijnych.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw ma zatem na celu wdrożenie przepisów dyrektywy 2019/1936, która:

- rozszerza swój zakres przedmiotowy poza transeuropejską sieć transportową (TEN-T) i obejmuje swoim działaniem autostrady i tzw. drogi główne (tzn. drogi poza obszarami miejskimi łączące główne miasta lub regiony, należące do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg) znajdujące się poza siecią TEN-T oraz wszystkie drogi znajdujące się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości i są budowane lub realizowane z funduszy unijnych,
- rezygnuje z dotychczasowej procedury klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo oraz zarządzania siecią drogową w użytkowaniu i przewiduje włączenie najbardziej skutecznych elementów z dotychczasowej „klasyfikacji” do nowej procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć, co powinno umożliwić lepszą identyfikację odcinków dróg o największych możliwościach poprawy bezpieczeństwa, gdzie ukierunkowane interwencje powinny przynieść największą poprawę,

- wprowadza obowiązek przeprowadzania ww. oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego dróg obejmującej całą sieć drogową objętą zakresem dyrektywy oraz drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA,
- wprowadza obowiązek przeprowadzania tzw. ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań zaradczych,
- ustanawia obowiązek systemowego uwzględniania niechronionych użytkowników drogi we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Odnosząc się do szczegółowego przedstawienia projektowanych zmian, na wstępie należy wyjaśnić, że projektowana ustawa przewiduje zmiany w przepisach obowiązujących obejmujące oprócz tytułowej zmiany *ustawy o drogach publicznych* również zmiany:

- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88),
- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.),
- ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176),
- ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 129),
- ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, z późn. zm.).

Jednocześnie należy wskazać, że większość projektowanych zmian w *ustawie o drogach publicznych* oraz w pozostałych ustawach wynika z faktu rozszerzenia przez *dyrektywę 2019/1936* dotychczasowego zakresu jej stosowania. Tym samym jej postanowienia i określone w niej procedury zarządzania bezpieczeństwem dróg znajdą zastosowanie na znacznie większej liczbie dróg publicznych w Polsce. Obecnie bowiem zakres przedmiotowy polskich przepisów wdrażających w 2012 r. pierwotną *dyrektywę 2008/96/WE* ogranicza się jedynie do dróg leżących w transeuropejskiej sieci drogowej.

Natomiast proponowane w projekcie ustawy zmiany w zakresie regulacji dotyczących obowiązku budowy w pasach drogowych dróg publicznych kanałów technologicznych mają

na celu usprawnienie obowiązujących przepisów dotyczących lokalizacji kanałów technologicznych w pasie drogowym przez ograniczenie obowiązku ich budowy.

Art. 1 projektu ustawy – zmiany w ustawie o drogach publicznych:

Art. 1 pkt 1 projektu ustawy wprowadza następujące zmiany w art. 4 *ustawy o drogach publicznych*, stanowiącym słowniczek do ustawy:

1. W lit. a proponuje się zmianę w definicji autostrady zgodnie z definicją zawartą w *dyrektywie 2019/1936*. Natomiast zmiany w definicji drogi ekspresowej wynikają ze zmian w definicji autostrady i jednocześnie odpowiadają definicji drogi ekspresowej zawartej w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE*. Zgodnie z art. 17 ust. 3 lit. b tego *rozporządzenia* droga ekspresowa to droga zaprojektowana dla ruchu samochodowego i dostępna głównie przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której zabronione jest zatrzymywanie się i postój na jezdni oraz która nie krzyżuje się na jednym poziomie z torami kolejowymi lub tramwajowymi.

W przypadku definicji „drogi ekspresowej” należy wyjaśnić, że użyte w definicji sformułowanie „jezdni głównej” oznacza jezdnię przeznaczoną do prowadzenia ruchu zgodnie z podstawową funkcją drogi wynikającą z jej kategorii. Na drodze o dwóch jezdniach przeznaczonych do ruchu w przeciwnych kierunkach wyznacza się dwie jezdnie główne oddzielnie dla każdego kierunku ruchu. W przypadku zaś definicji „autostrady” dodatkowo należy wyjaśnić, że wskazany w lit. b wyjątek dotyczący „uzasadnionych przypadków” to rozwiązania techniczne przyjmowane na okres prowadzenia robót budowlanych (nie tylko remontu, ale przebudowy, rozbudowy), czyli tzw. „przeplotki”, tzn. miejsca przełożenia ruchu drogowego z jednej jezdni na drugą albo z jednego pasa na jednej jezdni na drugi pas na drugiej jezdni. Ponadto „uzasadnione przypadki” to również takie rozwiązania, jak np. przejazdy awaryjne, gdzie jezdnie nie są rozdzielane, tylko odgradza je łatwo rozbieralna bariera drogowa.

2. W lit. b uchyla się wprowadzone w 2012 r. ustawą wdrażającą pierwotną dyrektywę BRD (tj. dyrektywą 2008/96/WE) dwie definicje legalne, tj. uchyla się pkt 30 (tj. definicję klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych) i pkt 31 (tj. definicję klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej).

Obecnie wdrażana *dyrektywa 2019/1936* likwiduje ww. dwie klasyfikacje na rzecz połączenia najbardziej skutecznych elementów z dotychczasowej „procedury klasyfikacji”

do nowej procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć. Takie rozwiązanie w opinii Parlamentu Europejskiego i Rady powinno umożliwić lepszą identyfikację odcinków dróg o największych możliwościach poprawy bezpieczeństwa, gdzie ukierunkowane interwencje powinny przynieść największą poprawę.

3. W lit. c wprowadza się definicję „dyrektywy 2008/96/WE”, gdyż sformułowaniem tym posługuje się ustawa w dalszych przepisach merytorycznych ustawy o drogach publicznych.
4. W lit. d dokonuje się zmiany obowiązującej definicji „szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego”.

Należy zauważyć, że dyrektywa 2008/96 zmieniona przepisami dyrektywy 2019/1936 posługuje się pojęciem „niechroniony użytkownik drogi”. Ze względu na fakt, iż w *ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* już znajduje się definicja „szczególnie zagrożonego uczestnika ruchu drogowego”, co do zasady przyjęto, iż definicja ta zawiera w sobie pojęcie „niechroniony użytkownik drogi” i nie ma potrzeby wprowadzania odrębnej definicji. Definicja „szczególnie zagrożonego uczestnika ruchu drogowego” została dodana do *ustawy o drogach publicznych* w 2012 r. w wyniku wdrożenia *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40 z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu*. Jednak w związku z ostatnią zmianą *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) dokonaną *ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 720) i zmianą definicji uczestnika ruchu i pieszego oraz wprowadzeniem nowych typów pojazdów, tzn. hulajnogi elektrycznej, jak i urządzenia transportu osobistego – proponuje się zmianę pkt 38 w art. 4 *ustawy o drogach publicznych* przez dodanie do definicji szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego – kierujących hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego lub urządzeniem wspomagającym ruch. Przy czym pojęcia: hulajnoga elektryczna, urządzenie transportu osobistego i urządzenie wspomagające ruch są zdefiniowane w obowiązujących już przepisach *ustawy Prawo o ruchu drogowym*.

Art. 1 pkt 2 projektu ustawy – wprowadza następujące zmiany w art. 20 *ustawy o drogach publicznych*, który określa obowiązki zarządcy drogi publicznej:

1. W lit. a proponuje się uszczegółowienie obecnego obowiązku zarządcy drogi w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, w tym weryfikacji cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych (art. 20 pkt 10 *ustawy o drogach publicznych*).

W ramach przeprowadzanych okresowych kontroli należy uwzględnić potrzeby szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego. *Dyrektywa 2019/1936* wymaga bowiem w art. 6b, aby państwa członkowskie zapewniły uwzględnianie potrzeb szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego w ramach wszystkich procedur zarządzania drogami objętymi zakresem tej dyrektywy.

2. W lit. b z uwagi na znaczne rozszerzenie zakresu stosowania *dyrektywy 2019/1936* na większą liczbę dróg publicznych w Polsce (obecnie jest to jedynie transeuropejska sieć drogowa) proponuje się zastąpienie dotychczas używanego sformułowania „zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej” wyrazami „zarządzanie bezpieczeństwem dróg, o których mowa w rozdziale 2b” (art. 20 pkt 20 *ustawy o drogach publicznych*).

Tym samym obowiązek wskazany w pkt 20 będzie miał zastosowanie do tych wszystkich zarządców dróg publicznych, którzy zarządzają drogami lub odcinkami dróg wskazanymi w rozdziale 2b *ustawy o drogach publicznych*.

Art. 1 pkt 3 projektu ustawy wprowadza dodanie po art. 24c *ustawy o drogach publicznych* nowego art. 24ca. Nowy przepis przewiduje, że okresowe kontrole stanu technicznego dróg i drogowych obiektów inżynierskich na odcinku drogi przed i za tunelem w transeuropejskiej sieci drogowej o długości powyżej 500 m, o długości uwzględniającej faktyczne lub potencjalne oddziaływanie tunelu na warunki ruchu pojazdów, przeprowadzają wspólnie zarządca drogi i urzędnik zabezpieczenia, o którym mowa w art. 24c ust. 1. Przy czym kontrole te są przeprowadzane co najmniej raz na 6 lat. Przepis wdraża art. 1 pkt 5 lit. d *dyrektywy 2019/1936*, który nakłada na Państwa członkowskie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa odcinków sieci drogowej przylegających do tuneli drogowych objętych zakresem stosowania *dyrektywy 2004/54/WE* w drodze wspólnych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem właściwych podmiotów zaangażowanych we wdrażanie niniejszej *dyrektywy* i *dyrektywy 2004/54/WE*. Wspólne kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą być przeprowadzane wystarczająco często, aby zapewnić odpowiednie poziomy bezpieczeństwa, a w każdym razie co najmniej raz na sześć lat.

Art. 1 pkt 4 projektu ustawy – wprowadza jedynie zmianę tytułu rozdziału 2b z uwagi na ww. rozszerzenie zakresu stosowania *dyrektywy 2019/1936* na większą liczbę dróg publicznych w Polsce.

Art. 1 pkt 5 projektu ustawy wdraża art. 1 ust. 2–4 *dyrektywy 2019/1936*, który określa zakres przedmiotowy stosowania jej przepisów. *Dyrektywa 2019/1936* bowiem znacznie rozszerza

swój zakres przedmiotowy poza transeuropejską sieć transportową (TEN-T) i obejmuje swoim działaniem autostrady i tzw. drogi główne (tzn. drogi poza obszarami miejskimi łączące główne miasta lub regiony, należące do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg) znajdujące się poza siecią TEN-T oraz wszystkie drogi znajdujące się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości i są budowane lub realizowane z funduszy unijnych.

W projektowanym art. 24ga ust. 1 i 2 *ustawy o drogach publicznych* na nowo określa się zakres stosowania rozdziału 2b „Zarządzanie bezpieczeństwem dróg”. Zgodnie z projektowanym art. 24ga ust. 1 przepisy rozdziału 2b „Zarządzanie bezpieczeństwem dróg” będą miały obligatoryjne zastosowanie do:

- 1) dróg lub ich odcinków w transeuropejskiej sieci drogowej (obecny stan prawny);
- 2) autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków poza transeuropejską siecią drogową (rozszerzenie zakresu);
- 3) dróg krajowych lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki: przebiegają poza granicami administracyjnymi miast oraz są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej (rozszerzenie zakresu);
- 4) dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki: przebiegają poza granicami administracyjnymi miast oraz są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, oraz nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu (rozszerzenie zakresu).

Doprecyzowując, należy wskazać, że zakres przedmiotowy ww. art. 24ga ust. 1 *ustawy o drogach publicznych* został określony w następujący sposób:

- w ust. 1 – pkt 1 stanowi dotychczasowy zakres przedmiotowy stosowania dyrektywy,
- w ust. 1 – pkt 2 stanowi obligatoryjne rozszerzenie zakresu stosowania przepisów dyrektywy o autostrady i drogi ekspresowe lub ich odcinki leżące poza transeuropejską siecią drogową. Stanowi to wdrożenie dyrektywy 2019/1936.

Zgodnie bowiem z art. 1 ust. 2 tej dyrektywy „*Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do znajdujących się na etapie projektu, budowy lub oddanych do użytkowania dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, autostrad i innych dróg głównych.*”. Jednocześnie dyrektywa definiuje „*drogę główną*” jako „*drogę poza obszarami miejskimi łączącą główne*

miasta lub regiony, należąca do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg, która obowiązuje w dniu 26 listopada 2019 r.”. Przenosząc ww. definicję z dyrektywy na polski system prawny i podział w krajowej klasyfikacji dróg, za drogi główne w rozumieniu dyrektywy należy uznać drogi ekspresowe. Drogi ekspresowe w Polsce to bowiem drogi najwyższej kategorii (klasy technicznej) poniżej kategorii autostrad, zlokalizowane poza obszarami miejskimi i łączące główne miasta lub regiony. Tym samym w projektowanym art. 24ga w ust. 1 w pkt 2 *ustawy o drogach publicznych* rozszerzono zakres stosowania przepisów dyrektywy o autostrady i drogi ekspresowe lub ich odcinki leżące poza transeuropejską siecią drogową.

- w ust. 1 – pkt 3 stanowi obligatoryjne rozszerzenie zakresu stosowania przepisów dyrektywy o odcinki dróg krajowych niespełniających przesłanek określonych w ww. pkt 1 i 2, które:
 - przebiegają poza granicami miast, oraz
 - są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.
- w ust. 1 – pkt 4 stanowi obligatoryjne rozszerzenie zakresu stosowania przepisów dyrektywy o odcinki dróg wojewódzkich niespełniających przesłanek określonych w ww. pkt 1 i 2, które:
 - przebiegają poza granicami miast i jednocześnie
 - są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej oraz
 - nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

Zgodnie bowiem z art. 1 ust. 3 dyrektywy „*Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do dróg i projektów infrastruktury drogowej nieobjętych ww. zakresem stosowania, które znajdują się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości i które są budowane lub realizowane z funduszy unijnych, z wyjątkiem dróg, które nie są otwarte dla ogólnego ruchu pojazdów silnikowych, takich jak ścieżki rowerowe, lub dróg, które nie są zaprojektowane do celów ogólnego ruchu, takich jak drogi dojazdowe do obiektów przemysłowych, rolnych lub leśnych.*”.

Mając powyższe na uwadze, należy wskazać, że ww. art. 1 ust. 3 dyrektywy 2019/1036 określa trzy kryteria do obligatoryjnego stosowania postanowień dyrektywy BRD, tzn. dana droga publiczna lub jej odcinek jednocześnie:

- a) przebiega poza granicami miast oraz
- b) będzie budowana lub przebudowywana albo została wybudowana lub przebudowana z udziałem środków pochodzących z UE oraz
- c) nie zapewnia dostępu do przylegających do niej nieruchomości (to oznacza, że droga nie jest połączona z nieruchomością przylegającą za pośrednictwem zjazdu).

Przyjąć zatem należy, że intencją twórców przepisy *dyrektywy* było rozszerzenie obowiązku ustanowienia i wdrożenia procedur dotyczących BRD o drogi zbliżone swoim charakterem do dróg w sieci TEN-T – drogi zamiejskie o ograniczonej dostępności, czyli drogi charakteryzujące się zazwyczaj większymi prędkościami jazdy pojazdów, przewagą ruchu tranzytowego oraz bardzo dużym natężeniem ruchu – dróg charakteryzujących się największą pracą przewozową. Biorąc zaś pod uwagę polskie przepisy dotyczące funkcji drogi, należy uznać, że drogi krajowe i część dróg wojewódzkich spełnia ww. kryteria dyrektywy. Dodatkowo w zakresie ostatniego z ww. warunków stosowania dyrektywy, tj. brak dostępu do przylegających do nich nieruchomości, należy wskazać, że zgodnie z polskimi przepisami dotyczącymi dróg publicznych zjazd to połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. A zatem ostatnim warunkiem obligatoryjnego stosowania dyrektywy jest brak zjazdów z danej drogi publicznej lub jej odcinka. Biorąc zaś pod uwagę istniejące w Polsce kategorie dróg publicznych i funkcje, jakie spełniają w sieci drogowej, należy wskazać, że ww. trzy kryteria spełniają drogi krajowe. W przypadku bowiem dróg krajowych zjazdy zasadniczo w praktyce nie występują. Drogi krajowe to drogi klasy GP, tzn. drogi główne ruchu przyspieszonego. W myśl zaś obowiązujących przepisów technicznych, tzn. § 9 ust. 1 pkt 3 *rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* – na drodze klasy GP (tj. drodze krajowej) stosowanie zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni. Tym samym, w odniesieniu do dróg krajowych klasy GP przepisy szczególne stawiają nader surowe wymagania w zakresie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać tej klasy drogi, tak aby była zapewniona płynność ruchu i bezpieczeństwo ich użytkowników. Względny bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach

krajowych tej właśnie klasy przemawiają za tym, aby lokalizowanie zjazdów z takiej drogi miało miejsce tylko w sytuacjach wyjątkowych, gdy brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie istniejącej drogi klasy D lub L do obsługi przyległych nieruchomości. Drogi krajowe zatem to główne korytarze transportowe w kraju. Stanowią główną sieć dróg kołowych w Polsce o najwyższej z kategorii dróg publicznych, umożliwiają krajową i międzynarodową komunikację pomiędzy dużymi miastami oraz ogólnodostępnymi przejściami granicznymi i są rekomendowane do ruchu długodystansowego i tranzytowego.

W zakresie dróg wojewódzkich lub ich odcinków (projektowany art. 24ga ust. 1 pkt 4 ustawy o drogach publicznych) proponuje się, aby wynikające z dyrektywy procedury BRD były obligatoryjnie stosowane do tych dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki:

- 1) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast oraz
- 2) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, oraz
- 3) nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

Tym samym proponowany przepis art. 24ga ust. 1 pkt 4 *ustawy o drogach publicznych* jasno i jednoznacznie wskazuje, że regulacja ma zastosowanie tylko i wyłącznie wtedy, gdy spełnione są łącznie 3 przesłanki. Zatem bez względu na długość odcinka – procedury BRD będą stosowane zawsze wtedy, gdy dany odcinek drogi wojewódzkiej będzie budowany lub przebudowywany albo został już wybudowany lub przebudowany z udziałem środków UE, przebiega poza miastem i jednocześnie nie ma albo nie będzie na tym odcinku drogi wojewódzkiej zjazdów. Zatem kluczowe jest, czy przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej był współfinansowany z funduszy UE, a następnie oceniamy, czy ten odcinek jest poza miastem i czy nie ma zjazdów i dopiero taki odcinek podlega przepisom rozdziału 2b ustawy o drogach publicznych. *Ustawa o drogach publicznych* w wielu przepisach posługuje się sformułowaniem „lub ich odcinki”, wskazując tym samym, że dana regulacja dotyczy nie tylko całej drogi gminnej, powiatowej czy wojewódzkiej, ale również odcinka takiej drogi. Wiedzę na temat długości takiego odcinka w każdym indywidualnym przypadku będą posiadali jego zarządcy, którzy aplikowali bądź będą aplikować o uzyskanie dofinansowania ze środków UE, które wiąże się z określeniem zakresu rzeczowego zadania. Jednocześnie należy wskazać, że dodatkowe kryterium (brak zjazdów) przyjęte w stosunku do dróg wojewódzkich (w

porównaniu z drogami krajowymi) wynika z informacji uzyskanych od zarządców dróg wojewódzkich również w ramach konsultacji publicznych, zgodnie z którymi *„przytłaczająca większość odcinków dróg wojewódzkich zapewnia dostęp do przylegających do nich nieruchomości, co wynika z obowiązujących przepisów w zakresie obowiązku zapewnienia dostępu do drogi publicznej, a zatem – poza nielicznymi wyjątkami na odcinkach zrealizowanych w formie ciągów o charakterze obwodnicowym – można uznać, że nie znajduje się w poszerzonym zakresie dyrektywy.”*. Zatem drogi wojewódzkie w Polsce obsługują przylegające do nich bardzo liczne nieruchomości i występują na nich bezpośrednie zjazdy indywidualne oraz publiczne. Niemniej jednak są także odcinki dróg wojewódzkich (np. ciągi o charakterze obwodnicowym), które nie posiadają zjazdów, a zatem wypełniają kryterium wskazane w dyrektywie. Spełnienie zatem w odniesieniu do dróg wojewódzkich jednocześnie wszystkich trzech przesłanek wdraża art. 1 ust. 3 dyrektywy.

Do wszystkich wskazanych w ww. art. 24ga ust. 1 dróg lub ich odcinków będą miały obligatoryjnie zastosowanie wszystkie procedury zarządzania drogami (tj. przeprowadzenie oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, oceny ryzyka, sporządzaniu oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg oraz przeprowadzaniu ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego).

W kolejnym projektowanym przepisie, tj. w art. 24ga ust. 2, przewidziano, że przepisy art. 24ma–24mc (tj. przepisy dotyczące obowiązku przeprowadzania ocen ryzyka, sprawozdania z tej oceny oraz ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także obowiązek sporządzenia przez ministra do spraw transportu oceny bezpieczeństwa całej sieci) stosuje się ponadto do zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dróg krajowych lub ich odcinków przebiegających w granicach administracyjnych miast lub do krajowych lub ich odcinków wybudowanych bez udziału środków unijnych, czyli pozostałych dróg krajowych nieobjętych ust. 1 art. 24ga. Tym samym GDDKiA na wszystkich zarządzanych przez siebie drogach krajowych będących w użytkowaniu od co najmniej 3 lat (niezależnie, czy droga została wybudowana ze środków UE czy też bez udziału tych środków) będzie przeprowadzała ww. oceny ryzyka, a następnie ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wskazanych jako najbardziej niebezpieczne.

W kolejnym projektowanym w art. 24ga ust. 3 przewiduje się dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad możliwość stosowania przepisów art. 24i, art. 24j oraz art. 24l (tj. przepisów dotyczących przeprowadzenia oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytów BRD wraz z przedstawieniem jego wyników) także do tych

zarządzanych przez siebie dróg krajowych i ich odcinków, które przebiegają w granicach administracyjnych miast lub będą budowane albo zostały wybudowane bez udziału środków unijnych. Jest to nieznaczne rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy, na które dyrektywa pozwala. GDDKiA będący zarządcą drogi samodzielnie będzie dokonywał wyboru, czy zastosować wskazane przepisy, a także będzie oceniać, czy stosować je w przypadku konkretnych odcinków dróg. W opinii projektodawcy GDDKiA jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach dróg krajowych w sposób najbardziej profesjonalny jest w stanie ocenić stan bezpieczeństwa „swoich” dróg krajowych i w konsekwencji podjąć decyzję o zastosowaniu przepisów dyrektywy do konkretnych dróg krajowych.

Jednocześnie z uwagi na fakt, że jest to rozszerzenie ponad zakres obligatoryjny stosowania dyrektywy, w ust. 5 art. 24m przewiduje się, że w przypadku dróg krajowych, o których mowa w ww. ust. 3, tzn. przebudowywanych dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad leżących poza granicami miast i finansowanych bez środków UE oraz do dróg krajowych leżących w granicach miast, GDDKiA nie musi dołączać wyników audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24j ust. 1 i uzasadnienia, o którym mowa w art. 24l ust. 4 do:

- 1) zgłoszenia przebudowy drogi albo
- 2) wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, albo
- 3) wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, albo
- 4) zawiadomienia o zakończeniu budowy albo wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie.

Projektowany przepis daje zatem GDDKiA możliwość podjęcia decyzji o stosowaniu postanowień dyrektywy na szerszej sieci dróg krajowych niż wynika to z samej dyrektywy.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że fakt braku obowiązku dołączania wyników audytu BRD i uzasadnienia nie oznacza, że GDDKiA nie będzie mógł takiego audytu BRD na takich drogach przeprowadzać. GDDKiA będzie zatem mógł stosować fakultatywnie przepisy rozdziału 2b do dróg wskazanych w art. 24ga ust. 3, ale wtedy nie będzie musiał dołączać wyników audytu BRD i uzasadnienia.

Kolejny proponowany w ust. 4 przepis ma na celu jednoznaczne wyjaśnienie sytuacji, gdy dany odcinek drogi krajowej lub wojewódzkiej przebiega poza granicami miasta i jest realizowany bądź też został już zrealizowany z udziałem środków UE – i jednocześnie

przebiega w części w granicach administracyjnych miasta. Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem w takim przypadku przepisy rozdziału 2b (tj. procedury w nim określone) stosuje się do całego odcinka budowanego lub przebudowywanego lub zbudowanego lub przebudowanego ze środków pochodzących z budżetu UE. W ust. 4 proponuje się zatem doprecyzowanie przepisu art. 24ga ust. 1 pkt 3 i 4. Przepis ma bowiem zapobiec wątpliwościom interpretacyjnym dotyczącym sytuacji, gdy ze środków UE jest budowany odcinek przebiegający zarówno w granicach miasta, jak i poza jego granicami. W takim przypadku cały odcinek podlega późniejszym procedurom ocen BRD, a nie tylko ten odcinek, który leży poza granicami miasta.

W ust. 6 proponuje się wskazanie, że przepisy rozdziału 2b stosuje się do przebudowy dróg, obejmującej wykonywanie robót budowlanych, które bezpośrednio wpływają na natężenie ruchu drogowego, w szczególności przebudowę skrzyżowania lub wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których powstają nowe części drogi przeznaczone do ruchu lub postoju pojazdów lub ruchu pieszych. Przepis ten ma na celu wyeliminowanie konieczności stosowania procedur w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w tych wszystkich inwestycjach drogowych, które polegają na przebudowie drogi i jednocześnie nie wpływają na poziom ruchu odbywającego się na tej drodze. W ramach przebudowy drogi bowiem może być wykonywane np. odwodnienie drogi, które w żaden sposób nie wpływa na ruch drogowy. Należy przy tym wyjaśnić, że projektowany ust. 4 jest zgodny z obowiązującym art. 2 pkt 9 dyrektywy BRD, który definiuje „projekt infrastruktury” jako projekt budowy nowej infrastruktury drogowej lub istotną modyfikację istniejącej sieci, mającą wpływ na natężenie ruchu. Zatem jedynie takie przebudowy drogi powinny być objęte zakresem stosowania dyrektywy, które bezpośrednio wpływają na natężenie ruchu drogowego. Przepis ten jest również konieczny z uwagi na fakt, iż zgodnie z polską definicją legalną „przebudowa drogi” to wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Obejmuje ona zatem szereg robót również takich, które w żaden sposób nie wpływają na poziom ruchu. W zamyśle projektodawcy, w przypadku gdy w ramach przebudowy drogi np. są budowane nowe części drogi przeznaczone do ruchu lub postoju pojazdów lub ruchu pieszych (dodatkowa jezdnia, chodnik, ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy) – to taka inwestycja w oczywisty sposób wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i ma bezpośredni wpływ na natężenie ruchu drogowego. Zatem tylko takie roboty budowlane powinny być objęte zakresem rozdziału 2b, a tym samym zakresem stosowania dyrektywy. Przepis tym samym ma

zapobiec konieczności stosowania procesów dotyczących zarządzania BRD do inwestycji nie mających nic wspólnego i nie wpływających w żaden sposób na natężenie ruchu drogowego.

Art. 1 pkt 6 projektu ustawy wprowadza zmianę brzmienia obowiązującego art. 24h *ustawy o drogach publicznych*, który wymienia procedury, jakie składają się na zarządzanie bezpieczeństwem dróg. Z uwagi bowiem na wprowadzenie *dyrektywą 2019/1936* nowych procedur w procesie zarządzania bezpieczeństwem dróg należy na nowo określić katalog tych procedur. Proponuje się zatem jednoznacznie wskazać, że zarządzanie bezpieczeństwem dróg polega na:

- 1) przeprowadzeniu:
 - a) oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (procedura już obowiązuje),
 - b) audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (procedura już obowiązuje),
 - c) oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, o której mowa w art. 24ma, zwanej dalej „oceną ryzyka” (nowa procedura);
- 2) sporządzaniu oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg, o której mowa w art. 24mb, zwanej dalej „oceną bezpieczeństwa” (nowa procedura);
- 3) przeprowadzaniu ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w art. 24mc (nowa procedura).

Dodatkowo należy wyjaśnić, że ww. trzy nowe procedury zostały szczegółowo uregulowane w nowych merytorycznych przepisach ustawy o drogach publicznych (w art. 24ma, art. 24mb i art. 24mc, które zostały szczegółowo omówione w dalszej części uzasadnienia). Tym samym projektowana ustawa nie przewiduje tworzenia definicji legalnych tych 3 procedur.

Art. 1 pkt 7 projektu ustawy przewiduje zmianę w dotychczasowym art. 24i *ust. 2 ustawy o drogach publicznych*, który wskazuje otwarty katalog elementów, jakie należy uwzględnić przy przeprowadzaniu oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (oceny BRD). Proponowane zmiany przepisów, tj. zmiana w art. 24i w *ust. 2* brzmienia pkt 5 i dodanie nowego pkt 6a, wynikają z obowiązku nałożonego przez *dyrektywę 2019/1936*, tzn. obowiązku uwzględniania niechronionych użytkowników drogi we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem dróg. Zatem w dotychczasowym wyliczeniu:

- pkt 5 zostaje doszczegółowiony przez dodatkowe wskazanie, że przy przeprowadzaniu ww. oceny należy uwzględnić natężenie ruchu drogowego i jego rodzaj, w tym szacowany ruch pieszych i rowerzystów określony na podstawie sposobu użytkowania

przyległych gruntów. Zmiana stanowi wdrożenie pkt 1 Załącznika do dyrektywy 2019/1936, tj. Załącznika I „Orientacyjne elementy oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego”.

- dodaje się nowy pkt 6a wskazujący, że należy uwzględniać również potrzeby szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego. Chodzi tutaj przede wszystkim o pieszych i rowerzystów. Zgodnie bowiem z definicją zawartą w art. 2 pkt 10 dyrektywy 2019/1936 – niechroniony użytkownik dróg oznacza niezmotoryzowanych użytkowników dróg, w tym w szczególności rowerzystów i pieszych, a także użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych.

Art. 1 pkt 8 projektu ustawy przewiduje zmiany w dotychczasowym art. 24j *ustawy o drogach publicznych*, który szczegółowo określa elementy, jakie należy brać pod uwagę przeprowadzając audyt BRD na poszczególnych etapach przygotowania i realizacji inwestycji drogowych.

1. W lit. a w ust. 1 nadaje się nowe brzmienie pkt 3. Zmiana przepisu polega na wykreśleniu z niego fragmentu dotyczącego zawiadomienia o zakończeniu przebudowy drogi, bowiem zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Pb”, zawiadomienie o zakończeniu budowy dotyczy tylko budowy (przebudowa nie mieści się w pojęciu budowy – zgodnie z art. 3 pkt 6 ustawy Pb) i tylko takiej, która wymagała uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że przebudowa drogi wymaga jedynie zgłoszenia – zgodnie art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d ustawy Pb, co oznacza, że zakończenie przebudowy drogi nie wymaga w świetle ww. przepisu zawiadomienia o zakończeniu budowy.

Tym samym proponuje się, aby w stosunku do robót polegających na przebudowie drogi audyt BRD (na tzw. 3 etapie realizacji inwestycji drogowej) był przygotowywany przed zakończeniem tej przebudowy. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany w art. 24j ust. 1 pkt 3 *ustawy o drogach publicznych* zapewni obowiązek przeprowadzenia audytu bezpieczeństwa na etapie przygotowania do otwarcia przebudowanej drogi. Tym samym zapewniona zostanie zgodność z postanowieniami dyrektywy 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

2. W lit. b–e wprowadza się zmianę w dotychczasowym art. 24j ust. 1–5 *ustawy o drogach publicznych* (lit. b–e), który określa otwarty katalog elementów, jakie należy uwzględniać przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt BRD). Wszystkie wprowadzone zmiany (lit. a–e) wynikają, podobnie jak w przypadku oceny BRD, z

obowiązku uwzględniania szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego tym razem na etapie przeprowadzania audytów BRD (tj. na 3 etapach procesu inwestycyjnego – ust. 2–4 oraz w początkowej fazie użytkowania – ust. 5). W ramach audytu BRD należy bowiem również uwzględniać potrzeby ww. niezmotoryzowanych użytkowników dróg, w tym w szczególności rowerzystów i pieszych.

Art. 1 pkt 9 projektu ustawy przewiduje uchylenie obowiązującego art. 24m *ustawy o drogach publicznych*, który reguluje zasady przeprowadzania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Obecnie wdrażana *dyrektywa 2019/1936* likwiduje ww. dwie klasyfikacje na rzecz włączenia najbardziej skutecznych elementów z dotychczasowej „procedury klasyfikacji” do nowej procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć.

Art. 1 pkt 10 projektu ustawy przewiduje wprowadzenie nowych przepisów, tzn. po art. 24m dodaje się art. 24ma do art. 24mc, które stanowią wdrożenie nowych procedur zarządzania bezpieczeństwem dróg przewidzianych w *dyrektywie 2019/1936*. Projektowane przepisy stanowią zatem wdrożenie art. 1 pkt 4 i 6 *dyrektywy 2019/1936* (tj. art. 5 i nowego art. 6a *dyrektywy BRD*).

Rozpatrując ww. poszczególne przepisy *ustawy o drogach publicznych*, należy na wstępie wyjaśnić, że obecnie obowiązujący art. 24m tej *ustawy* reguluje kwestie przeprowadzania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Procedury te jednak zostają zastąpione procedurą oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującą całą sieć dróg, w ramach której są dokonywane oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, objętych zakresem stosowania rozdziału 2b, tj. rozszerzonym zakresem stosowania *dyrektywy BRD*. Zgodnie z postanowieniami *dyrektywy 2019/1936*, państwa członkowskie zapewniają, aby ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć była przeprowadzana na całej użytkowanej sieci drogowej objętej zakresem stosowania tej *dyrektywy*. W ramach ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć dokonuje się oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości skutków na podstawie:

- a) przede wszystkim badania wizualnego – na miejscu albo drogą elektroniczną – cech projektowych drogi (wewnętrzne bezpieczeństwo) oraz
- b) analizy odcinków sieci drogowej, które są użytkowane od ponad trzech lat i na których wystąpiła duża liczba poważnych wypadków w stosunku do natężenia ruchu.

Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie pierwszej oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg objętych dyrektywą najpóźniej do 2024 r. Kolejne oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące całą sieć muszą być przeprowadzane wystarczająco często, aby zapewnić odpowiednie poziomy bezpieczeństwa, a w każdym razie co najmniej raz na pięć lat. Na podstawie wyników ww. oceny bezpieczeństwa oraz do celów uszeregowania potrzeb dalszych działań według stopnia ważności państwa członkowskie klasyfikują wszystkie odcinki sieci drogowej w co najmniej trzech kategoriach zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa.

Mając na uwadze wdrożenie ww. postanowień dyrektywy 2019/1936, w projektowanym art. 24ma *ustawy o drogach publicznych* proponuje się następujące rozwiązania prawne:

1. Zarządca drogi na drogach lub ich odcinkach objętych zakresem dyrektywy (tj. GDDKiA, prezydent miasta na prawach powiatu i zarządy województw – art. 24ga ust. 1) oraz GDDKiA na pozostałych drogach krajowych lub ich odcinkach zarządzanych przez siebie i położonych w miastach, będących w użytkowaniu od co najmniej 3 lat – będą mieli obowiązek przeprowadzania oceny ryzyka, w ramach której oceniane będą parametry użytkowe i techniczne oraz stan techniczny dróg lub ich odcinków, a także ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (art. 24ma ust. 1).
2. Ocena ryzyka będzie przeprowadzana przez zarządcę drogi co 5 lat na podstawie wizji lokalnej w terenie lub na podstawie nagrania wizualnego (art. 24ma ust. 2).
3. Z oceny ryzyka zarządca drogi będzie sporządzał sprawozdanie, na które będą się składać w szczególności wyniki oceny ryzyka oraz syntetyczny opis przyjętych założeń do dokonanej oceny ryzyka wraz z ich uzasadnieniem (art. 24ma ust. 3).
4. Zarządca drogi będzie przekazywał sprawozdanie do ministra właściwego do spraw transportu co 5 lat, w terminie do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego, z tym że pierwsze sprawozdanie powinien przekazać do dnia 31 lipca 2024 r. Tym samym od 2024 r. kolejne sprawozdanie zarządca drogi będzie przekazywał w terminie nie później niż do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego, w którym przeprowadzana jest ocena bezpieczeństwa, o której mowa w art. 24mb *ustawy o drogach publicznych* (art. 24ma ust. 4).

W kolejnych projektowanych przepisach wdrażających *dyrektywę 2019/1936*, tzn. w art. 24mb i art. 24mc *ustawy o drogach publicznych*, przewiduje się szczegółowe uregulowanie kolejnych nowych procedur zarządzania bezpieczeństwem dróg, tzn.:

- w art. 24mb – została uregulowana procedura oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć dróg objętych zakresem dyrektywy, zwana „oceną bezpieczeństwa”,

- w art. 24mc – została uregulowana procedura ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W projektowanym art. 24mb *ustawy o drogach publicznych* proponuje się zatem, aby:

1. Minister właściwy do spraw transportu sporządzał ocenę bezpieczeństwa dróg pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na podstawie sprawozdań z ocen ryzyka przeprowadzonych przez zarządców dróg (art. 24mb ust. 1).
2. Na podstawie oceny bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu sklasyfikuje całą sieć dróg zgodnie z poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych drogach, przypisując poszczególne drogi lub ich odcinki do jednej z co najmniej trzech kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego (art. 24mb ust. 2). Określenie tych kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego nastąpi w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Przepis ten wraz z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu stanowi wdrożenie przepisu art. 5 ust. 6 *dyrektyw 2008/96/WE*, zgodnie z którym na podstawie wyników oceny oraz do celów uszeregowania potrzeb dalszych działań według stopnia ważności państwa członkowskie klasyfikują wszystkie odcinki sieci drogowej do jednej z co najmniej trzech kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo, zgodnie z ust. 5 art. 5 *dyrektywy*, Komisja zapewnia wytyczne dotyczące metody przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć.
3. Pierwsza ocena bezpieczeństwa zostanie przygotowana do dnia 31 grudnia 2024 r., zaś kolejne oceny bezpieczeństwa będą przeprowadzane co 5 lat do dnia 31 grudnia danego roku kalendarzowego (art. 24mb ust. 3).
4. Minister właściwy do spraw transportu będzie publikował wyniki klasyfikacji na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej (art. 24mb ust. 4).
5. Minister właściwy do spraw transportu będzie również sporządzał sprawozdanie dotyczące klasyfikacji oraz przekazywał je do Komisji Europejskiej co pięć lat, w terminie do dnia 31 października danego roku kalendarzowego (art. 24mb ust. 5).
6. W projektowanym art. 24mb ust. 6 proponuje się wprowadzenie delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, metody i sposobu przeprowadzania oceny ryzyka, sposobu przekazywania sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu, zawartości i sposobu prezentacji wyników oceny ryzyka w tym sprawozdaniu, a także kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. W ust. 7 wskazano wytyczne, którymi powinien kierować się minister właściwy do spraw transportu przy wydaniu ww. rozporządzenia. Minister zatem powinien uwzględnić:

- liczbę i rodzaj wypadków drogowych, natężenie i rodzaj ruchu drogowego, parametry użytkowe i techniczne oraz stan techniczny drogi lub jej odcinka, analizę organizacji ruchu obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku, lub
- orientacyjne elementy ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć określone w załączniku III do dyrektywy 2008/96/WE,
- potrzebę uspoźnienia wyników oceny ryzyka.

Dodatkowo proponuje się wprowadzenie fakultatywnej możliwości uwzględniania przez ministra właściwego do spraw transportu, wydającego ww. rozporządzenie, wytycznych, o których mowa w art. 5 ust. 5 dyrektywy 2008/96/WE, w przypadku ich wydania przez Komisję Europejską, tj. wytycznych dotyczących metody przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć oraz klasyfikacji dróg pod względem poziomu bezpieczeństwa.

W kolejnym projektowanym art. 24mc *ustawy o drogach publicznych* proponuje się uregulowanie kwestii przeprowadzania ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego. *Projekt ustawy* przewiduje zatem następujące rozwiązania prawne:

1. Na podstawie wyników klasyfikacji bezpieczeństwa sieci dróg opublikowanych przez ministra właściwego do spraw transportu – zarządcy dróg, którzy zarządzają poszczególnymi drogami lub ich odcinkami przypisanymi do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa oraz kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa, przeprowadzają na tych drogach lub odcinkach ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego (art. 24mc ust. 1).
2. Ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego mają na celu analizę:
 - 1) parametrów użytkowych i technicznych oraz stanu technicznego drogi lub jej odcinka oraz
 - 2) organizacji ruchu obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku, przez którą rozumie się mające wpływ na ruch drogowy:
 - a) geometrię drogi i zakres dostępu do drogi,

- b) sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c) zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów
- pod kątem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ryzyko wystąpienia wypadków drogowych i innych zdarzeń niebezpiecznych (art. 24mc ust. 2).
3. Ukierunkowane kontrole powinny być przeprowadzana na podstawie wizji lokalnej dokonywanej na danej drodze lub jej odcinku przez zespół ekspertów powołany przez zarządcę drogi, w skład którego wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego (art. 24mc ust. 3).
 4. Przy przeprowadzaniu ukierunkowanej kontroli zarządca drogi może wziąć pod uwagę orientacyjne elementy tych kontroli określone w załączniku IIa do dyrektywy 2008/96/WE. Należy tutaj zauważyć, że dyrektywa 2019/1936 w tym zakresie nie nakłada obligatoryjnego obowiązku stosowania ww. załącznika IIa. Jest to fakultatywna możliwość, która została wskazana w art. 6a ust. 2 dyrektywy, zgodnie z którym podczas przeprowadzania ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego państwa członkowskie mogą uwzględniać orientacyjne elementy określone w załączniku IIa (art. 24mc ust. 4). Dodatkowo w tym miejscu należy wyjaśnić, że wdrażana *dyrektywa 2019/1936* wszystkie załączniki (dotychczasowe jak i nowe) określiła jako „orientacyjne elementy”, co oznacza fakultatywną możliwość ich stosowania.
 5. *Projekt ustawy* przewiduje również, że ww. ukierunkowana kontrola jest przeprowadzana niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie:
 - 1) 12 miesięcy od dnia publikacji przez ministra właściwego do spraw transportu wyników klasyfikacji – w przypadku dróg lub ich odcinków, które zostały zaklasyfikowane do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa, czyli najbardziej niebezpiecznych;
 - 2) 24 miesięcy od dnia publikacji wyników – w przypadku dróg lub ich odcinków, które zostały zaklasyfikowane do kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa (art. 24mc ust. 5).
 6. Na podstawie wyników ukierunkowanej kontroli zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na danej drodze lub jej odcinku (art. 24mc ust. 6).

7. Zarządca drogi uwzględnia zalecenia w ramach planu finansowania, o którym mowa w art. 20 pkt 2 ustawy o drogach publicznych (są to projekty planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich) oraz realizuje je w miarę dostępnych środków finansowych (art. 24mc ust. 7).
8. W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić zaleceń z ww. ukierunkowanej kontroli. Wówczas jest on obowiązany do opracowania uzasadnienia, w którym szczegółowo opisze, z jakiego powodu nie uwzględnił danego zalecenia (art. 24mc ust. 8 i 9). „Uzasadnione przypadki” to sytuacje bardzo indywidualne, np. takie, w których wykonanie zaleceń wskazanych przez zespół ekspresów w ocenie zarządcy drogi, z uwagi np. na planowaną w niedługim czasie przebudowę, rozbudowę czy też remont drogi, będzie nieefektywne pod względem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dodatkowo *projekt ustawy* przewiduje w projektowanym art. 24mc ust. 12, że zarządca drogi ma obowiązek przesłać do ministra właściwego do spraw transportu zarówno ww. raport zespołu ekspertów z ukierunkowanej kontroli, zalecenia z tych kontroli, jak również uzasadnienie zarządcy drogi w przypadku nieuwzględnienia przez niego owych zaleceń.

9. W zakresie zaleceń z ukierunkowanych kontroli *projekt ustawy* przewiduje również, że zarządca drogi realizuje te zalecenia, które dają możliwość wdrożenia środków o wysokim potencjale poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia kosztów wypadków, w pierwszej kolejności na drodze lub jej odcinku przypisanym do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa, a w przypadku braku drogi lub odcinka przypisanego do tej kategorii – na drodze lub odcinku przypisanym do kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa. (art. 24mc ust. 10).
10. Dodatkowo przewiduje się, że w przypadku gdy dany zarządca drogi zarządza więcej niż jedną drogą lub jej odcinkiem przypisanym do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa lub kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa, to wówczas ustala on kolejność podejmowania zaleceń i uwzględnia je w planie finansowania oraz wprowadza zmiany w ustalonej kolejności realizacji zaleceń, przy czym powinien również przeanalizować możliwość wdrożenia środków o wysokim potencjale poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszeniu kosztów wypadków (art. 24mb ust. 11).

Art. 1 pkt 11 *projektu ustawy* przewiduje zmiany w obowiązującym art. 24n *ustawy o drogach publicznych*, który reguluje kwestie uzyskiwania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego (certyfikat audytora BRD) oraz okresowych szkoleń audytorów BRD. Proponuje się zatem:

1. W lit. a – dodanie po ust. 2 nowego ust. 2a, który uszczegółowia wymagania konieczne do uzyskania certyfikatu audytora BRD. Proponuje się zatem, aby certyfikat uzyskiwała osoba, która ukończyła szkolenie i jednocześnie zdała egzamin na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego nie później niż 5 lat przed złożeniem wniosku o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przepis ma na celu zapewnienie odpowiedniego szkolenia audytorów BRD zgodnie z aktualną wiedzą wynikającą z programu szkoleń dla audytorów BRD. Ze względu na zmieniające się warunki, wiedzę techniczną i w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również przepisy dyrektywy, zasadne jest, by audytorem zostawała osoba, która w niedawnym czasie odbyła szkolenie.
2. W lit. b – zmianę terminu obowiązkowych szkoleń okresowych dla audytorów BRD z obecnych 3 lat na 5 lat. Należy zauważyć, że dyrektywa BRD nie określa, jak często audytorzy BRD powinni brać udział w szkoleniach okresowych. Wskazuje jedynie w art. 9 w ust. 2, że państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy BRD pełniący swoje funkcje na podstawie niniejszej dyrektywy przeszli szkolenie wstępne zakończone uzyskaniem certyfikatu kompetencji zawodowych, a następnie uczestniczyli w dalszych okresowych kursach szkoleniowych. Dotychczasowy termin 3 lat pomiędzy szkoleniami jest zbyt krótki, zatem termin 5 lat wydaje się wystarczający w tym zakresie.
3. Lit. c jest konsekwencją zmian wprowadzonych w ww. lit. a i b. Nowe brzmienie ust. 6 wynika zatem z wprowadzanych wyżej zmian.

Art. 1 pkt 12 projektu ustawy przewiduje zmiany w obowiązującym art. 39 *ustawy o drogach publicznych* w zakresie regulacji dotyczących obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg publicznych w trakcie budowy lub przebudowy drogi publicznej. Proponowane zmiany zdecydowanie uproszczą regulacje dotyczące obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg, usprawnią proces realizacji samorządowych inwestycji drogowych i zoptymalizują wydatki jednostek samorządu terytorialnego.

Dotychczasowa analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwala wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, zatoki autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji, jednocześnie zapewniając znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. W takich przypadkach proponowane zmiany znoszą obowiązek budowy kanału technologicznego. Ponadto należy wskazać, że w przypadku

obiektów liniowych, takich jak kanały technologiczne, charakterystycznym parametrem jest długość. W związku z tym dodatkowym czynnikiem, który należy brać pod uwagę przy analizie zasadności budowy kanału technologicznego, jest długość odcinka kanału technologicznego, jaki może powstać w związku z realizowaną inwestycją drogową. Analiza wpływających do Ministra Cyfryzacji wniosków wskazuje, że dotyczą one głównie krótkich odcinków dróg mających, co do zasady, niewielkie znaczenie dla rozwoju sieci szerokopasmowych. Od 2016 r. do kwietnia 2020 r. do Ministra Cyfryzacji wpłynęło ok. 69% wniosków dotyczących odcinków dróg o długości poniżej 1 000 m i tylko 31% powyżej 1 000 m.

Proponuje się zatem następujące zmiany w art. 39 ustawy o drogach publicznych:

1. W lit. a proponuje się nadanie nowego brzmienia art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych, który jednoznacznie wskazuje na generalną zasadę, zgodnie z którą zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych. W nowododawanym zaś ust. 6ba przewiduje się określenie wyjątków od ww. zasady.
2. W lit. b proponuje się dodanie nowego ust. 6ba, zgodnie z którym obowiązek budowy kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych nie będzie dotyczył następujących sytuacji:
 - 1) przebudowy drogi, jeżeli w istniejących granicach pasa drogowego brak jest miejsca na zlokalizowanie kanału technologicznego zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, tj. warunkami technicznymi dla dróg publicznych, o ile zostanie to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej;
 - 2) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli w pasie drogowym została już zlokalizowana kanalizacja kablowa lub został już zlokalizowany kanał technologiczny; zmiana ta nie stanowi zmiany merytorycznej i jest obecnie uregulowana w art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych;
 - 3) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli roboty budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi, w szczególności: przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, zatoki przystankowe, perony przystankowe, stanowiska postojowe lub urządzenia do oświetlenia drogi;

Z informacji posiadanych przez resort cyfryzacji wynika, że analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwoliła wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Grupy te zostały uwzględnione w projektowanych zmianach. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, zatoki autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji, jednocześnie zapewniając znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. Tym samym w takich sytuacjach proponowane zmiany znoszą obowiązek budowy kanału technologicznego;

- 4) budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:
 - a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
 - b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy o finansach publicznych lub planami rozwoju sieci drogowej, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 ustawy o drogach publicznych.

Przepis dotyczy krótkich odcinków dróg (do 1 km), które nie są przydatne dla przedsiębiorców budujących sieci telekomunikacyjne. Proponuje się, aby zarządcy dróg mogli odstąpić od budowy kanału technologicznego pod określonymi warunkami. Warunki te dotyczą zatem zarówno długości budowanego lub przebudowywanego odcinka drogi, jak i możliwości zapewnienia ciągłości kanału technologicznego w możliwym do przewidzenia okresie planistycznym (opartym o dokumenty dostępne w momencie przygotowywania inwestycji drogowej, takie jak: uchwała budżetowa jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnia prognoza finansowa jednostki samorządu terytorialnego, program wieloletni lub plany, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 ustawy o drogach publicznych) – lit. a i b;

- 5) budowy lub przebudowy istniejącego drogowego obiektu inżynierskiego, w którym usytuowanie kanału technologicznego nie jest możliwe ze względu na rodzaj lub

bezpieczeństwo konstrukcji, o ile zostało to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej.

3. W lit. c proponuje się nadanie nowego brzmienia ust. 6c, który przewiduje rozszerzenie katalogu okoliczności umożliwiających zwolnienie zarządcy drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego podczas budowy lub przebudowy drogi o przesłankę istnienia wolnych zasobów w kanalizacji kablowej. Zmiana ta wynika z konieczności dostosowania przepisu art. 39 ust. 6c do brzmienia przepisu art. 39 ust. 6, obowiązującego od dnia 25 października 2019 r. (wprowadzenie przesłanek dotyczących wyłączenia z obowiązku budowy kanału technologicznego określonego w art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych).

W art. 2 – art. 5 projektu ustawy przewiduje się zmiany w obowiązujących ustawach, tj.:

- ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (art. 2 projektu ustawy),
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 3 projektu ustawy),
- ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (art. 4 projektu ustawy),
- ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (art. 5 projektu ustawy)
- które wynikają ze zmiany zakresu przedmiotowego stosowania dyrektywy 2019/1936 i związane są z wykreśleniem z obowiązujących przepisów odniesienia do „transeuropejskiej sieci drogowej” oraz wynikają ze zmian w ustawie o drogach publicznych. Należy bowiem zauważyć, że dotychczasowy zakres stosowania przepisów dotyczył jedynie dróg w transeuropejskiej sieci drogowej, natomiast w związku z wdrożeniem dyrektywy 2019/1936 zakres ten ulega znacznemu rozszerzeniu.

Przed wszystkim zakres stosowania przepisów dyrektywy BRD został obecnie dodatkowo uzależniony od faktu dofinansowania bądź nie realizowania danej inwestycji drogowej ze środków UE.

W przypadku *ustawy Prawo budowlane* organ administracji architektoniczno-budowlanej wydający decyzję inwestycyjną nie będzie wiedział, czy inwestor na realizację danej inwestycji drogowej (zamierzenia budowlanego) uzyskał albo zamierza uzyskać dofinansowanie ze środków UE. Zaś od tego faktu uzależniony jest obowiązek dołączania do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę audytu BRD, a także uzasadnienia,

wynikających z *ustawy o drogach publicznych*. Dotyczy to wszystkich dróg wojewódzkich lub ich odcinków oraz tych dróg krajowych lub ich odcinków, które nie spełniają ustawowych przesłanek do obligatoryjnego stosowania dyrektywy BRD, tzn. dróg krajowych innych niż wymienione w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 *ustawy o drogach publicznych*. Tym samym proponowane zmiany w **projektowanym art. 2** nowelizującym *ustawę Prawo budowlane*, tj. zmiany w art. 30 ust. 4aa, w art. 33 ust. 2 pkt 7aa oraz w art. 57 ust. 1 w pkt 9 *ustawy Prawo budowlane*, polegają na wskazaniu, że – w przypadku realizacji inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi krajowej innej niż wskazana w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 *ustawy o drogach publicznych* albo w przypadku każdej drogi wojewódzkiej lub ich odcinka, dla których inwestor, czyli zarządca drogi, nie zamierza uzyskiwać albo nie uzyskał dofinansowania ze środków UE – dołącza on oświadczenie, że nie ubiega się i nie będzie się ubiegał o dofinansowanie zamierzenia budowlanego z budżetu Unii Europejskiej. Natomiast w przypadku gdy zamierza uzyskać albo już uzyskał dofinansowanie ze środków UE, inwestor, czyli zarządca drogi, powinien dołączyć wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, albo jego kopię, a także uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 tej ustawy, albo jego kopię. Podobny obowiązek załączania przez zarządcę drogi jako inwestora oświadczenia, że nie ubiega się i nie będzie się ubiegał o dofinansowanie zamierzenia budowlanego z budżetu UE, został wprowadzony w **art. 4 projektu ustawy** nowelizującym specustawę drogową.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że w **art. 3 projektu ustawy**, który dokonuje zmian w *ustawie Prawo o ruchu drogowym*, wprowadzono także zmiany w art. 130b w ust. 2, które stanowi wdrożenie załącznika 1 pkt 5 dyrektywy 2019/1936, tzn. Załącznika I „Informacje dotyczące wypadków zawarte w sprawozdaniach z wypadków”. Dodatkowo należy wyjaśnić, że zaproponowane w art. 130b w ust. 2 nowe brzmienie pkt 1, tzn. obowiązek Policji do możliwie dokładnego określenia w sprawozdaniu miejsca wypadku, w tym jego współrzędnych geograficznych pozyskiwanych za pośrednictwem Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej (GNSS) – nie wymaga wprowadzenia dodatkowych przepisów przejściowych, gdyż Policja już obecnie wykorzystuje system GNSS do określania współrzędnych wypadku.

W art. 6 projekt ustawy przewiduje się zmianę w *ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych*, zwanej dalej „ustawą Covidową”, polegającą na uchyleniu obowiązującego art. 15zzzu, zgodnie z którym certyfikat audytora BRD wydany na podstawie art. 24n *ustawy o drogach publicznych*, którego ważność upływa w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego, stanu epidemii albo w okresie 30 dni

następujących po ich odwołaniu, zachowuje ważność, jednak nie dłużej niż do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później. Uchylenie tego przepisu przede wszystkim stanowi konsekwencję zmian wprowadzanych w *ustawie o drogach publicznych*, a związanych z wydłużeniem zarówno obowiązywania certyfikatu audytora BRD na okres 5 lat, jak i wydłużeniem terminu pomiędzy szkoleniami okresowymi do 5 lat. Ponadto obecnie przepis art. 15zzzu ustawy Covidowej przestał spełniać swój cel. Należy wyjaśnić, że art. 15zzzu ustawy Covidowej został wprowadzony *ustawą z dnia 16 kwietnia 2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2* (Dz. U. z 2020 r. poz. 695) w celu wydłużenia ważności certyfikatów audytora BRD w czasie trwania stanu epidemii. Art. 15zzzu ww. ustawy Covidowej wszedł w życie z dniem 18 kwietnia 2020 r., a zatem na samym początku epidemii Covid-19. Wówczas właśnie zaistniała konieczność wprowadzenia przepisu wydłużającego okres obowiązywania certyfikatów audytora BRD o okres stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii. Należy zauważyć, iż w tamtym okresie audytorom BRD upływały 3-letnie terminy obowiązywania certyfikatu. Jednocześnie w tym czasie nie odbywały się z powodu „lockdownu” szkolenia okresowe, bez ukończenia których nie było możliwe złożenie wniosku o przedłużenie certyfikatu audytora BRD. Przepis ten zatem zapewniał audytorom BRD czas potrzebny na ukończenie szkolenia okresowego i złożenia w konsekwencji wniosku o przedłużenie obowiązywania certyfikatu audytora BRD. W chwili obecnej, mimo obowiązywania nadal stanu zagrożenia epidemiologicznego, szkolenia okresowe są organizowane. Audytorzy BRD ubiegający się o przedłużenie certyfikatu mogą w nich uczestniczyć. Nie ma zatem obecnie już potrzeby wstrzymywania możliwości przedłużania ważności wydanych certyfikatów BRD.

W kolejnych art. 7 do art. 10 przewiduje się wprowadzenie przepisów dostosowujących i przejściowych.

W art. 7 projektu ustawy przewiduje się, że minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej pierwsze sprawozdanie zawierające informację o klasyfikacji bezpieczeństwa dróg w Polsce, w terminie do dnia 31 października 2025 r. Taki obowiązek wynika bezpośrednio z postanowień wdrażanej *dyrektywy 2019/1936*, która wskazuje w swoim art. 11 ust. 5, że do dnia 31 października 2025 r. państwa członkowskie składają Komisji sprawozdanie dotyczące klasyfikacji bezpieczeństwa całej ocenianej sieci.

W projektowanych **art. 8 i art. 9 projektu ustawy** przewiduje się przepisy przejściowe regulujące kwestie intertemporalne dotyczące uzyskiwania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przedłużania ważności obowiązywania tego certyfikatu. Ponadto projektowane

przepisy przejściowe wynikają także z wprowadzonego przez *dyrektywę 2019/1936* obowiązku zapewnienia, w odniesieniu do audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego przechodzących szkolenia od dnia 17 grudnia 2024 r., aby programy szkoleń dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmowały aspekty związane z niechronionymi użytkownikami dróg oraz infrastrukturą dla takich użytkowników. Wdrożenie przepisu dyrektywy nastąpi przez zmianę *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego*. Nowelizacja rozporządzenia nastąpi do dnia 17 grudnia 2024 r.

W art. 8 projektu ustawy przewiduje się przepisy przejściowe rozstrzygające kwestie intertemporalne wynikające z zaprojektowanych w art. 24n *ustawy o drogach publicznych* zmian w zakresie długości pomiędzy szkoleniami okresowymi, jak i wydłużenia obowiązywania certyfikatu audytora BRD. Proponuje się zatem w ust. 1 – aby do wniosków o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego (o którym mowa w art. 24n ust. 6 *ustawy o drogach publicznych* w brzmieniu dotychczasowym) złożonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, na podstawie których nie został wydany albo przedłużony certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego przez tym dniem, stosowało się przepisy dotychczasowe. Przepis ten reguluje przypadek, w którym do tych wszystkich wniosków o wydanie certyfikatu audytora BRD nie będzie obowiązku spełnienia nowego wymogu wprowadzonego w art. 24n ust. 2 pkt 7 *ustawy o drogach publicznych*, tzn. wymogu ukończenia szkolenia i jednocześnie zdania egzaminu na audytora BRD nie później niż 5 lat przed jego złożeniem. Natomiast w ust. 2 – wskazuje się jednoznacznie, że w ww. sytuacji certyfikaty audytora BRD wydaje się na okres 5 lat. Tym samym na podstawie wniosków złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie nowych przepisów – certyfikat audytora BRD będzie wydawany na okres już 5 lat, a nie, tak jak jest obecnie, na 3 lata.

Dodatkowo w projektowanym art. 8 w ust. 3 jednoznacznie wskazuje się, że wydane albo przedłużone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy certyfikaty audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane. Tym samym zachowują one ważność przez okres 3 lat.

W art. 9 projektu ustawy przewiduje się przepis przejściowy regulujący kwestie wniosków – o przedłużenie certyfikatu BRD – oraz rozstrzyga się kwestie intertemporalne wynikające z zaproponowanego w art. 6 projektu ustawy uchylenia art. 15zzzu *ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych*. Jednocześnie należy wyjaśnić, że *projekt ustawy* w art. 14 przewiduje dłuższe *vacatio legis* dla wejścia w życie

przepisu uchylającego art. 15zzzu – wejdzie on w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. Wynika to z konieczności zapewnienia audytorom BRD odpowiedniego czasu na odbycie szkoleń okresowych wymaganych do uzyskania przedłużenia certyfikatu BRD. W art. 9 *projektu ustawy* proponuje się zatem w ust. 1, aby minister właściwy do spraw transportu przedłużał ważność certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na wniosek audytora złożony do dnia 31 grudnia 2022 r. na okres 5 lat, licząc od dnia 1 stycznia 2023 r. Dodatkowo w projektowanym ust. 2 wskazuje się, że do przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 24n ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą. Tym samym Minister Infrastruktury po wejściu w życie projektowanej ustawy będzie mógł rozpatrywać wnioski o przedłużenie certyfikatu audytora BRD złożone zarówno przed wejściem w życie ustawy, jak i po jej wejściu w życie, a przed utratą mocy przez art. 15zzzu – mimo obowiązywania jeszcze art. 15zzzu ustawy Covidowej.

W art. 10 *projektu ustawy* przewiduje się kolejny przepis przejściowy podzielony na 2 ustępy regulujące dwie odrębne sytuacje:

1. Projektowany ust. 1 dotyczy nowych dróg publicznych, które do tej pory nie były objęte zakresem dyrektywy BRD, i tym samym procedurami z niej wynikającymi, i dla których proces przygotowania i realizacji inwestycji drogowej został rozpoczęty przed wejściem w życie nowych przepisów.

Zgodnie zatem z projektowanym art. 10 ust. 1, w przypadku inwestycji na drogach krajowych znajdujących się poza transeuropejską siecią drogową oraz na drogach wojewódzkich, o których mowa w art. 24ga ust. 1 pkt 4 *ustawy o drogach publicznych* (tj. dróg wojewódzkich przebiegających poza granicami miast budowanych lub przebudowywanych albo wybudowanych lub przebudowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu UE i jednocześnie nie zapewniających dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu), dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- 2) został złożony wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- 3) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę,
- 4) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do czasu wydania tej decyzji lub zgłoszono prowadzenie robót budowlanych lub zawiadomiono o zakończeniu budowy obiektu budowlanego

– stosuje się przepisy art. 24i i art. 24j ustawy zmienianej w art. 1 (*ustawy o drogach publicznych*), art. 30, art. 33 oraz art. 57 ustawy zmienianej w art. 2 (*ustawy Prawo budowlane*), art. 11d ustawy zmienianej w art. 4 (*ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*), a także art. 62a oraz art. 66 ustawy zmienianej w art. 5 (*ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*) w brzmieniu dotychczasowym. W tych sytuacjach przepis przejściowy wyłącza obowiązek stosowania wprowadzanych nowych regulacji prawnych, a zatem będą miały zastosowanie przepisy dotychczasowe, tj. wobec tych dróg nie będzie potrzeby sporządzania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i dołączania go na poszczególnych etapach procesu inwestycyjnego.

2. Projektowany ust. 2 reguluje natomiast kwestie dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, a zatem dróg publicznych dotychczas już objętych procedurami dyrektywy BRD.

W tym przypadku proponuje się wprowadzenie przepisu, w myśl którego dla dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- 2) został złożony wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- 3) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę,
- 4) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do czasu wydania tej decyzji lub zgłoszono prowadzenie robót budowlanych lub zawiadomiono o zakończeniu budowy obiektu budowlanego

– stosuje się przepisy art. 24i i art. 24j ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym.

W tym przypadku nie będą miały zastosowania jedynie nowe przepisy w zakresie oceny wpływu planowanej drogi na BRD (art. 24i) oraz przeprowadzania audytu BRD (art. 24j).

W projektowanych **art. 11 i art. 12 projektu ustawy** przewiduje się przepisy przejściowe regulujące kwestie trwających postępowań administracyjnych prowadzonych przez ministra właściwego ds. informatyzacji na podstawie art. 39 ust. 6c *ustawy o drogach publicznych* w sprawie zwolnienia zarządcy drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego w związku ze zmianami proponowanymi w projektowanej ustawie.

Przepis przejściowy art. 11 przewiduje, co do zasady, stosowanie przepisów w brzmieniu dotychczasowym, jednocześnie umożliwiając zastosowanie nowych przepisów przez organy na podstawie oświadczeń zarządców dróg o spełnieniu co najmniej jednej z przesłanek, o których mowa w nowoprojektowanym art. 39 ust. 6ba ustawy o drogach publicznych. Oświadczenie takie zarządca drogi składa do ministra właściwego do spraw informatyzacji w terminie 45 dni od dnia wejścia w życie ustawy. Dodatkowo przewiduje się **w art. 12 przepis przejściowy**, zgodnie z którym do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której wszczęte zostało postępowanie w sprawie wydania decyzji o:

- 1) środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko lub
 - 2) zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 11a ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych lub
 - 3) pozwoleniu na budowę
- które nie zakończyło się decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi prowadzącemu postępowanie wnioski o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6ba ustawy o drogach publicznych w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą.

Ponadto przewiduje się, że do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której dokonano zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy – Prawo budowlane, w przypadku którego nie upłynął termin, o którym mowa w art. 30 ust. 5 tej ustawy, stosuje się przepisy ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi, któremu dokonuje się zgłoszenia, wnioski o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6ba ustawy o drogach publicznych w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą.

W art. 13 projektu ustawy proponuje się określenie reguły wydatkowej.

W ust. 1 określono maksymalny limit wydatków z budżetu samorządów województw przeznaczonych na realizację ustawy, zaś w ust. 2 maksymalny limit wydatków budżetów miast na prawach powiatu.

W ust. 3 proponuje się natomiast wskazanie ministra właściwego do spraw transportu jako jednego organu właściwego w zakresie monitorowania wykorzystania maksymalnego limitu wydatków budżetów samorządów województw i budżetów miast na prawach powiatu.

W ust. 4 i 5 proponuje się, aby w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków:

- a) budżetów samorządów województw – zarządy województw stosowały mechanizm korygujący polegający na dokonywaniu oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków na drogach będących w użytkowaniu od ponad 3 lat przez wielu zarządców dróg łącznie,
- b) budżetów miast na prawach powiatu – prezydenci miast na prawach powiatu stosowali mechanizm korygujący polegający na dokonywaniu oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków na drogach będących w użytkowaniu od ponad 3 lat przez wielu zarządców dróg łącznie.

Dodatkowo w **art. 14 projektu ustawy** przewiduje się, że od roku 2024 w budżecie państwa utworzy się rezerwę celową z przeznaczeniem na finansowanie zadań, o których mowa w art. 20 pkt 20 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, realizowanych przez zarządy województw oraz prezydentów miast na prawach powiatu. Rezerwą tą dysponować będzie minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

W art. 15 projektu ustawy proponuje się, aby zgodnie z art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych*, ustawa weszła w życie, co do większości przepisów, po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Zatem projektowane przepisy obowiązywać będą bezpośrednio po wejściu w życie ustawy. Wyjątek, w postaci dłuższego *vacatio legis*, proponuje się w stosunku do art. 6 projektu ustawy, który uchyla art. 15zzzu ustawy Covidowej. Uchylenie zacznie obowiązywać dopiero 1 stycznia 2023 r. Dłuższe *vacatio legis* wynika z konieczności zapewnienia audytorom BRD odpowiedniego czasu na odbycie szkoleń okresowych wymaganych do uzyskania przedłużenia certyfikatu BRD.

Projekt ustawy 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 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletyn Informacji Publicznej. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie tej ustawy.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt ustawy 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.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446) projekt ustawy nie wymaga konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Przedmiot niniejszej regulacji jest objęty prawem Unii Europejskiej i stanowi wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE. L 305 z 26.11.2019, str. 1).

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Buczma – Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl.</p>	<p>Data sporządzenia 25.05.2022 r.</p> <p>Źródło Prawo UE (dyrektywa)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UC84</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw ma na celu wdrożenie do polskiego systemu prawnego przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*. Celem *dyrektywy 2019/1936* jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na sieci drogowej w UE przez poprawę poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

Zawarte w *dyrektywie 2019/1936* rozwiązania prawne dążą do zapewnienia jednolicie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich państwach członkowskich, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, tzw. niechronionych użytkowników drogi. *Dyrektywa 2019/1936*:

- rozszerza swój zakres przedmiotowy poza transeuropejską sieć transportową (TEN-T) i obejmuje swoim działaniem autostrady i tzw. drogi główne (tzn. drogi poza obszarami miejskimi łączące główne miasta lub regiony, należące do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg) znajdujące się poza siecią TEN-T oraz wszystkie drogi znajdujące się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości i są budowane lub realizowane z funduszy unijnych,
- rezygnuje z dotychczasowej procedury klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo oraz zarządzania siecią drogową w użytkowaniu i przewiduje włączenie najbardziej skutecznych elementów z dotychczasowej „klasyfikacji” do nowej procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć, co powinno umożliwić lepszą identyfikację odcinków dróg o największych możliwościach poprawy bezpieczeństwa, gdzie ukierunkowane interwencje powinny przynieść największą poprawę,
- wprowadza obowiązek przeprowadzania ww. oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego dróg obejmującej całą sieć drogową objętą zakresem *dyrektywy*,
- wprowadza obowiązek przeprowadzania tzw. ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań zaradczych na drogach objętych zakresem *dyrektywy*,
- ustanawia obowiązek systemowego uwzględniania niechronionych użytkowników drogi we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Rząd RP na etapie prac legislacyjnych nad ww. *dyrektywą* zasadniczo popierał inicjatywę Komisji Europejskiej zmierzającą do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na drogach UE oraz do poprawy poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

Projektowana ustawa wypełnia zatem obowiązek państwa członkowskiego UE polegający na wdrożeniu do polskiego systemu prawnego *dyrektywy 2019/1936* (termin jej wdrożenia – 17 grudnia 2021 r.).

Przepisy projektowanej ustawy przewidują również wprowadzenie zmian w *ustawie o drogach publicznych*, które przez uproszczenie regulacji dotyczących obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg, usprawnią proces realizacji samorządowych inwestycji drogowych i zoptymalizują wydatki jednostek samorządu terytorialnego. Do resortu infrastruktury były kierowane coraz liczniejsze wystąpienia podważające zarówno zasadność budowy kanału technologicznego w przypadku przebudowy drogi, jak i konieczność za każdym razem występowania do ministra właściwego do spraw informatyzacji o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego, w sytuacji gdy przedsięwzięcie jest tak naprawdę znikome, jeżeli chodzi o jego długość czy też zakres robót budowlanych. W ocenie projektodawcy jedynie zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych wprowadzająca ustawowe ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych jest rozwiązaniem, które w sposób efektywny pomoże samorządom w realizacji inwestycji drogowych, jak również ograniczy ilość składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków

Projektowana ustawa w całości wdraża przepisy *dyrektywy 2019/1936*. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami *ustawy o drogach publicznych* w rozdziale 2b ustawy zostały uregulowane zasady zarządzania bezpieczeństwem dróg

znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej, co było zgodne z wdrożoną do polskiego systemu prawnego w 2012 r. dyrektywą 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej („dyrektywa BRD”). Obecnie wdrażana dyrektywa 2019/1936 zmieniająca dyrektywę BRD znacznie rozszerza swój zakres przedmiotowy i tym samym podmiotowy oraz wprowadza nowe procedury, tzn. ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującą całą sieć i ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zasadnicze zmiany w obowiązujących przepisach są przewidziane w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i polegają na:

1. Objęciu zakresem działania ww. rozdziału 2b ustawy (konieczna będzie zmiana tytułu rozdziału) oprócz dotychczasowych dróg zlokalizowanych w transeuropejskiej sieci drogowej (TEN-T) także:
 - autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków zlokalizowanych poza transeuropejską siecią drogową,
 - dróg krajowych lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki: są zlokalizowane poza granicami administracyjnymi miast oraz są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków unijnych,
 - dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki: są zlokalizowane poza granicami administracyjnymi miast oraz są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków unijnych oraz nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

W przypadku dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA przewiduje się wprowadzenie obligatoryjnego stosowania nowych przepisów, tzn. dotyczących przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, oceny bezpieczeństwa oraz ukierunkowanych kontroli BRD również na drogach krajowych zlokalizowanych w granicach administracyjnych miast oraz drogach krajowych, które zostały wybudowane bez udziału środków unijnych.

2. Wprowadzeniu obowiązku przeprowadzania oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą użytkowaną sieć dróg objętych dyrektywą (ocena BRD).
3. Wprowadzeniu obowiązku przeprowadzania ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego (ukierunkowane kontrole BRD).
4. Ustanowieniu obowiązku uwzględniania niechronionych użytkowników drogi we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.
5. Wprowadzeniu obowiązku przedstawiania Komisji Europejskiej sprawozdania z klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci dróg objętych zakresem dyrektywy.
6. Uchyleniu obowiązujących przepisów dotyczących tzw. klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Klasyfikacje te zostały bowiem w części zastąpione ww. oceną BRD oraz ukierunkowanymi kontrolami BRD.

Fakt rozszerzenia zakresu przedmiotowego dyrektywy BRD, tj. objęcie większej ilości dróg publicznych w Polsce, oznacza obowiązek stosowania wszystkich przepisów tej dyrektywy, tzn. zarówno tych, które obecną nowelizacją (dyrektywa 2019/1936) są wprowadzane bądź zmieniane, jak i tych wszystkich pozostałych przepisów dyrektywy BRD – których ww. dyrektywa 2019/1936 nie zmienia.

Projekt przewiduje nałożenie na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcę dróg krajowych i na zarządy województw jako zarządców dróg wojewódzkich obowiązek przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków na drogach będących w użytkowaniu od ponad 3 lat. Każdy zarządca w zakresie swojej sieci drogowej po przeprowadzeniu ww. oceny ryzyka będzie zobligowany do przygotowania sprawozdania, na które składać się będą w szczególności wyniki oceny ryzyka oraz syntetyczny opis przyjętych założeń do dokonanej oceny ryzyka wraz z ich uzasadnieniem.

Na podstawie sprawozdań z ocen przygotowanych i przekazanych przez zarządców dróg minister właściwy ds. transportu będzie dokonywał całościowej oceny BRD i klasyfikacji wszystkich dróg (odcinków dróg) objętych zakresem dyrektywy w co najmniej 3 kategoriach zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa. Pierwszą ocenę BRD należy wykonać do 31 grudnia 2024 r. Kolejne oceny BRD będą przeprowadzane raz na 5 lat.

Wyniki dokonanej klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci dróg objętych zakresem działania dyrektywy minister właściwy ds. transportu w formie sprawozdania będzie przekazywał do Komisji Europejskiej. Pierwsze sprawozdanie należy przekazać do 31 października 2025 r., zaś kolejne będą przekazywane co 5 lat.

W zakresie procedury przeprowadzania ukierunkowanych kontroli BRD projekt ustawy przewiduje, że na podstawie wyników ww. oceny BRD będą przeprowadzane ukierunkowane kontrole BRD przez zespoły ekspertów, w skład których wchodzić będzie co najmniej jeden audytor BRD. Następstwem ustaleń wynikających z ukierunkowanych kontroli BRD będzie wskazanie koniecznych do podjęcia działań zaradczych. W szczególności powinny zostać określone odcinki dróg, na których konieczna jest poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, oraz określone działania, którym należy nadać priorytet w celu poprawy bezpieczeństwa na tych odcinkach dróg.

Ponadto projekt przewiduje zmiany w obowiązującym art. 24n ustawy o drogach publicznych, który reguluje kwestie uzyskiwania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego (uszczegółowienie wymagań koniecznych do uzyskania certyfikatu audytora BRD) oraz okresowych szkoleń audytorów BRD (zmiana terminu obowiązkowych szkoleń okresowych dla audytorów BRD z obecnych 3 lat na 5 lat.). Pozostałe zmiany w ustawie o drogach publicznych stanowią

konsekwencję ww. zmian. Jednocześnie w stosunku do dróg publicznych w miastach na prawach powiatu należy ponownie określić maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wdrażającej dyrektywę BRD w 2012 r. zgodnie z art. 50 ustawy o finansach publicznych.

W zakresie regulacji dotyczących kanałów technologicznych projekt ustawy przewiduje zmiany przepisów ustawy o drogach publicznych wprowadzające ustawowe ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg publicznych, w szczególności samorządowych zarządców dróg. W konsekwencji tego znacznie ograniczy się liczba składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego. Z informacji posiadanych przez resort cyfryzacji wynika, że analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwoliła wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Grupy te zostały uwzględnione w projektowanych zmianach. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, zatoki autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji, jednocześnie zapewniając znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. Tym samym w takich sytuacjach proponowane zmiany znoszą obowiązek budowy kanału technologicznego. Podobnie będzie w przypadku krótkich odcinków dróg (do 1 km), które nie są przydatne dla przedsiębiorców budujących sieci telekomunikacyjne. Proponuje się, aby zarządcy dróg mogli odstąpić od budowy kanału technologicznego pod określonymi warunkami.

Projekt ustawy przewiduje również zmiany w ustawie:

- 1) z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,
 - 2) z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
 - 3) z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,
 - 4) z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
 - 5) ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych
- stanowiące konsekwencję głównej zmiany polegającej na rozszerzeniu zakresu dróg publicznych objętych działaniem dyrektywy 2019/1936.

Ponadto projekt ustawy przewiduje przepisy przejściowe oraz dostosowujące.

Ze względu na fakt, iż dotychczasowe zasady zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej są określone w ustawie – rozszerzenie jego zakresu przedmiotowego nie może zostać zrealizowane w inny sposób niż zmiana ustawy.

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

Brak danych. Projekt ustawy wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, która obliguje państwa członkowskie do jej wdrożenia w terminie do 17 grudnia 2021 r. Zatem wszystkie państwa członkowskie UE zobligowane są do analogicznego wdrożenia postanowień dyrektywy do własnych systemów prawnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1		<ol style="list-style-type: none"> 1) Obowiązek wydania rozporządzenia określającego metodę i sposób przeprowadzania: <ul style="list-style-type: none"> • oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć oraz • liczbę kategorii i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich rodzaje. 2) Dokonywanie całościowej oceny BRD i klasyfikacji wszystkich dróg objętych ustawą. 3) Przekazywanie do Komisji Europejskiej wyników klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci dróg objętych zakresem działania dyrektywy.

Minister właściwy do spraw informatyzacji	1		Wejście w życie projektowanych zmian w zakresie ustawowego ograniczenia obowiązku budowy kanałów technologicznych znacznie ograniczy ilość składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego.
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)	1	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Obowiązek przeprowadzania wszystkich procedur wynikających z dyrektywy, tj.: 1) oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego; 2) audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego; 3) oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć; 4) ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA budowanych i wybudowanych z udziałem funduszy UE poza granicami miast zgodnie z zasadami określonymi w ustawie. Natomiast na wszystkich drogach krajowych obowiązek przeprowadzania: 1) oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć; 2) ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Zarząd województwa jako zarządca drogi wojewódzkiej	16	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Obowiązek przeprowadzania wszystkich procedur wynikających z dyrektywy, tj.: 1) oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego; 2) audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego; 3) oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć; 4) ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego <ul style="list-style-type: none"> ▪ na wszystkich drogach wojewódzkich, poza granicami miast, które zostały wybudowane, przebudowane lub są w realizacji w całości lub w części sfinansowane ze środków UE oraz nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

Audytory bezpieczeństwa ruchu drogowego	420	Informacje własne	- wydłużenie obowiązywania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na 5 lat; - zniesienie przedłużenia ważności certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie stanu epidemii, stanu zagrożenia epidemią.
Zarządcy dróg publicznych	2 808	Informacje własne	- Ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Kongres Drogowy;
- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 3) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 4) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 5) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 6) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 7) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 8) Związek Powiatów Polskich;
- 9) Związek Województw RP;
- 10) Unia Metropolii Polskich;
- 11) Związek Miast Polskich;
- 12) Związek Gmin Wiejskich;
- 13) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 14) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 15) Instytut Transportu Samochodowego;
- 16) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 17) SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;
- 18) Autostrada Wielkopolska SA;
- 19) Gdańsk Transport Company SA;
- 20) Stalexport Autostrada Małopolska SA.

Ww. termin konsultacji publicznych został podyktowany koniecznością pilnej implementacji przepisów dyrektywy.

Wyniki konsultacji publicznych oraz opiniowania przedstawione są w raporcie dołączonym do niniejszej oceny.

Projekt ustawy został również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. W dniu 9 grudnia 2021 r. oraz 13 i 20 stycznia 2022 r. *projekt ustawy* był rozpatrywany przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST, zaś w dniu 15 grudnia 2021 r. projekt był przedmiotem posiedzenia plenarnego KWRiST. Ostatecznie *projekt ustawy* został pozytywnie zaopiniowany przez KWRiST na posiedzeniu plenarnym KWRiST w dniu 26 stycznia 2022 r.

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)
Dochody ogółem			26,4					26,4				52,8
budżet państwa												
JST			26,4					26,4				52,8
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem			52,8					52,8				105,6
budżet państwa			26,4					26,4				52,8
JST			26,4					26,4				52,8
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem			-26,4					-26,4				-52,8

budżet państwa			-26,4					-26,4				-52,8
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Budżet państwa cz. 83 – Rezerwy celowe.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Na ww. maksymalne wysokości limitów wydatków budżetu państwa składają się następujące wyliczenia:</p> <p>Rozszerzenie zakresu przedmiotowego dyrektywy BRD będzie dotyczyło:</p> <ol style="list-style-type: none"> ok. 9 tys. dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA nie wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, w zakresie sporządzania oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć oraz ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, ok. 3 tys. dróg wojewódzkich, dodatkowych obowiązków ministra właściwego do spraw transportu. <p>Ad. 1. Dyrektywa BRD rozszerza zakres stosowania dotychczasowych procedur zarządzania BRD na drogi krajowe, które do tej pory nie były nią objęte. Chodzi tutaj o przygotowywanie przez GDDKiA wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (etap planowania drogi przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz przeprowadzania audytów BRD (tj. na 3 etapach procesu inwestycyjnego oraz w początkowej fazie użytkowania) w przypadku dróg współfinansowanych z funduszy UE, a na wszystkich drogach krajowych GDDKiA sporządzanie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków i przeprowadzanie ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Ponadto zakresem audytu BRD w działaniach GDDKiA objęto szerszy zakres dróg niż wymagania stawiane dotychczas przez dyrektywę. Należy również wskazać, że zgodnie z projektowanymi przepisami zarządca drogi (GDDKiA) na swoich drogach krajowych będzie także zobligowany do przeprowadzania oceny ryzyka wypadków i dotkliwości ich skutków, w ramach której będą oceniane parametry użytkowe i techniczne oraz stan techniczny dróg lub ich odcinków, a także ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z oceny ryzyka GDDKiA będzie sporządzała sprawozdanie. Ponadto GDDKiA będzie również zobligowana do przeprowadzania na podstawie wizji lokalnej dokonywanej na danej drodze lub jej odcinku ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kontrole te będą przeprowadzane przez zespół ekspertów powołany przez zarządcę drogi, w skład którego wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Podsumowując, do zadań GDDKiA będzie należeć:</p> <ul style="list-style-type: none"> cykliczne dokonywanie oceny całej sieci drogowej objętej przepisami dyrektywy i projektowanej ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzenie na podstawie oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, których celem jest określenie konieczności przeprowadzenia działań zaradczych, przygotowanie propozycji działań inwestycyjnych na najmniej bezpiecznych odcinkach i przekazanie ich Ministrowi Infrastruktury, prowadzenie działań remontowych i inwestycyjnych na sieci dróg krajowych objętych przepisami dyrektywy oraz projektowanej ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych. <p>Ad 2. W zakresie obowiązku przeprowadzania przez zarządy województw oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków oraz przygotowania sprawozdania z tej oceny ryzyka przewiduje się, że koszty tego zadania wynosić będą ok. 24 mln zł za ocenę. Do wyliczenia ww. kosztów przeprowadzenia oceny BRD przyjęto dotychczasowe kwoty przekazywane do prezydentów miast na prawach powiatu (w związku z obowiązkiem dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i klasyfikację odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej). Koszt dokonania klasyfikacji wynosi ok. 8 tys. za 1 km. Biorąc zatem pod uwagę na podstawie szacunków planowane objęcie zakresem dyrektyw BRD nie więcej niż ok. 3 tys. dróg wojewódzkich – maksymalna kwota przeznaczona na przeprowadzanie ww. oceny BRD przez zarządy województw wynosi ok. 24 mln zł. Przy czym pierwszą ocenę należy zrobić do końca 2024 r., a</p>											

kolejne oceny będą przeprowadzane raz na 5 lat i dotyczyć będą tych dróg wojewódzkich, które są w użytkowaniu od ponad 3 lat.

W związku z powyższym wydatki w kwocie 24 mln zł w 10-letnim okresie budżetowym – przewidziane są w 2024 r. i 2029 r.

Ad 3. Projektowane przepisy nakładają również dodatkowe obowiązki na ministra właściwego do spraw transportu związane z dokonywaniem całościowej oceny BRD i klasyfikacji wszystkich dróg objętych zmienioną ustawą oraz przekazywanie do Komisji Europejskiej wyników klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci dróg objętych zakresem działania dyrektywy i bieżącą współpracą w tym zakresie. Minister właściwy do spraw transportu będzie obciążony następującymi dodatkowymi zadaniami:

- przeprowadzaniem oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg objętą dyrektywą BRD,
- nadzorowaniem sprawozdań zarządców dróg z oceny ryzyka jako niezbędnych do przeprowadzenia oceny BRD,
- klasyfikowaniem na podstawie oceny BRD całej sieci dróg objętych dyrektywą BRD zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa w co najmniej 3 kategoriach,
- publikowaniem wyników klasyfikacji dróg,
- sporządzaniem i przekazywaniem do Komisji Europejskiej informacji o klasyfikacji całej sieci dróg objętych dyrektywą BRD,
- wydaniem rozporządzenia określającego metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka, tryb przekazywania sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu oraz sposób prezentacji wyników oceny ryzyka, a także liczbę kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich rodzaj,
- przekazywaniem i rozliczaniem środków dotacji celowej budżetu państwa zarządom województw na wykonywanie obowiązków wynikających z dyrektywy BRD oraz przepisów ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych na drogach wojewódzkich.

MI będzie ponadto monitorowało przeprowadzane przez GDDKiA kontrole oraz ich wyniki i na podstawie skali potrzeb podejmowało działania w zakresie zabezpieczania odpowiednich środków na realizację niezbędnych inwestycji.

Nowe obowiązki wynikające z dyrektywy przewidują pogłębioną aktywność państw członkowskich w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania na rzecz poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią obecnie jeden z priorytetowych kierunków polityki Rządu w odniesieniu do kwestii związanych z ruchem drogowym.

Jednocześnie w stosunku do dróg publicznych w miastach na prawach powiatu należy ponownie określić maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy, zgodnie z art. 50 ustawy o finansach publicznych. Należy wyjaśnić, że zgodnie z przyjętą w 2012 r. (wejście w życie ustawy wdrażającej dyrektywę BRD) zasadą zadania dotyczące zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w transeuropejskiej sieci drogowej nałożone w 2012 r. na miasta na prawach powiatu będą finansowane z budżetu państwa. W 2012 r. zadania te były finansowane z rezerwy ogólnej budżetu państwa. Natomiast od 2013 r. utworzona została rezerwa celowa na finansowanie zadań nałożonych na miasta na prawach powiatu w zakresie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w transeuropejskiej sieci drogowej. Tym samym projekt ustawy przewiduje wprowadzenie maksymalnych limitów tych wydatków wyrażony kwotowo, na okres kolejnych 10 lat budżetowych. W miastach na prawach powiatu jest ok. 300 km dróg objętych dyrektywą. Biorąc pod uwagę ww. koszt dokonania klasyfikacji, który wynosi ok. 8 tys. za 1 km – przewiduje się maksymalny limit wydatków budżetu państwa w wysokości ok. 2,4 mln zł. Przy czym z uwagi na fakt, iż ocena sieci drogowej będzie przeprowadzana raz na 5 lat – kwota 2,4 mln zł do dyspozycji miast na prawach powiatu została przewidziana w 2024 r. i 2029 r. Przy czym dodatkowo należy wyjaśnić, że w związku z budową obwodnic miast – liczba kilometrów dróg objętych dyrektywą w miastach na prawach powiatu będzie ulegać systematycznemu zmniejszeniu.

Zgodnie z pierwotną *ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*, która po raz pierwszy implementowała *dyrektywę BRD* – przewidziany został na lata 2012–2021 następujący maksymalny limit wydatków budżetów miast na prawach powiatu, których dotyczy ustawa, będący skutkiem finansowym ustawy, wynoszący 19 391 689 zł, w tym w:

- 1) 2012 r. – 358 750 zł;
- 2) 2013 r. – 5 902 719 zł;
- 3) 2014 r. – 376 912 zł;
- 4) 2015 r. – 386 335 zł;
- 5) 2016 r. – 5 960 590 zł;

- 6) 2017 r. – 0 zł;
- 7) 2018 r. – 0 zł;
- 8) 2019 r. – 6 406 384 zł;
- 9) 2020 r. – 0 zł;
- 10) 2021 r. – 0 zł.

Jednocześnie obecnie ww. procedura przeprowadzania klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci została zastąpiona oceną ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków. W zakresie pozostałych obowiązków wynikających ze stosowania *dyrektywy BRD*, tj. obowiązku przeprowadzenia:

- oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (etap planowania drogi przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach),
- audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (na 3 etapach procesu inwestycyjnego oraz w początkowej fazie użytkowania),

- w stosunku do dróg wojewódzkich poza miastami należy wyjaśnić, że obowiązki te będą dotyczyły przyszłych, tj. planowanych, inwestycji drogowych, które będą realizowane z udziałem lub w całości ze środków unijnych i które nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

Tym samym przewiduje się, że ww. ocena wpływu na BRD i audyty BRD będzie wykonywana z budżetów poszczególnych JST. JST mają świadomość (ubiegając się o środki unijne), że w związku z otrzymaniem tych środków na realizację danej inwestycji drogowej będą zobowiązani do wykonania dodatkowych obowiązków wynikających np. z dyrektywy BRD. Jednocześnie nie jest możliwe oszacowanie kosztów przeprowadzenia oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz kosztów audytu BRD, gdyż drogi te do tej pory nie były objęte zakresem dyrektywy BRD. Niemniej jednak z informacji otrzymanej np. z województwa lubuskiego wynika, że w 2017 r. przeprowadzony został audyt BRD na drodze wojewódzkiej na odcinku ok. 40 km. Audyt BRD kosztował 56 tys. zł, czyli ok. 1 400 zł za 1 km.

W zakresie projektowanych zmian dotyczących ograniczenia budowy kanałów technologicznych należy wskazać, że dotyczyć będą wszystkich kategorii dróg publicznych, ale większy skutek mają dla jednostek samorządu terytorialnego w postaci usprawnienia procesu realizacji samorządowych inwestycji drogowych i optymalizacji wydatków JST. Przykładowo koszt budowy kanału technologicznego w pasie drogi krajowej to koszt blisko 300 tys. zł za 2,5 km, a w przypadku drogi powiatowej to ok. 200 tys. zł za 1 km. Zatem mając pod uwagę tempo rozwoju sieci drogowych dróg samorządowych w Polsce, zmiana przepisów dotyczących obowiązku lokalizacji kanałów technologicznych przy realizacji inwestycji drogowych może przynieść w niniejszym zakresie nawet milionowe oszczędności dla jednostek samorządu terytorialnego, zależne od liczby i zakresu inwestycji. Będzie stanowić to również mechanizm zachęty do podejmowania przez samorzady większej liczby inwestycji infrastrukturalnych. Natomiast ze względu na brak danych o kanałach technologicznych wybudowanych przez jednostki samorządu terytorialnego nie jest możliwe wskazanie konkretnych oszczędności dla zarządców dróg. Ww. zmiana przepisów w zakresie ograniczenia ustawowego obowiązku budowy kanałów w trakcie budowy lub przebudowy drogi publicznej stanowi realizację postulatów kierowanych do resortu infrastruktury zarówno przez resort cyfryzacji (obecnie KPRM), jak i przedstawicieli organizacji samorządów terytorialnych. Zatem skrócenie procesu inwestycyjnego nastąpi w tych wszystkich przypadkach, w których do tej pory inwestor w celu zwolnienia z obowiązku budowy kanału technologicznego musiał oczekiwać na decyzję ministra właściwego do spraw informatyzacji zwalniającą zarządcę z obowiązku budowy kanału technologicznego. Z informacji uzyskanych z organizacji zrzeszających samorząd terytorialny wynika, że ww. postępowania przed ministrem właściwym do spraw informatyzacji toczą się przez kilka miesięcy. Tym samym przewiduje się, że realizacja procesu inwestycyjnego polegającego na budowie lub przebudowie drogi publicznej ulegnie skróceniu o kilka miesięcy.

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,	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

ceny stałe z ... r.)	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Projektowane przepisy ustawy zdecydowanie pozytywnie wpłyną na polskich obywateli i ich rodziny, osoby niepełnosprawne i osoby starsze. Będzie bowiem następowało systematyczne podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach publicznych.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wdrożenie przepisów dyrektywy przez projekt ustawy wywoła zdecydowanie pozytywne skutki społeczne.</p> <p>Projektowane przepisy ustawy zdecydowanie pozytywnie wpłyną na polskich obywateli i ich rodziny, osoby niepełnosprawne i osoby starsze. Rozszerzenie zakresu stosowania postanowień dyrektywy do wszystkich dróg krajowych i dróg wojewódzkich współfinansowanych z UE spowoduje wyeliminowanie w znacznie większej ilości projektów drogowych błędów negatywnie wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wprowadzone mechanizmy oceny sieci drogowej, ukierunkowanych kontroli, ale również obowiązek przeprowadzania audytów BRD – usprawnią likwidację miejsc niebezpiecznych i poprawią skuteczność działań służb drogowych, mających na celu eliminowanie z dróg potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podwyższony zostanie stopień społecznego poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</p> <p>Przewiduje się także, że wdrożenie przepisów projektowanej ustawy zapewni, że wypadki drogowe nie będą już prowadziły do poważnych lub śmiertelnych obrażeń. Będzie bowiem dobrze zaprojektowane i odpowiednio utrzymywane drogi znacznie zmniejszą prawdopodobieństwo wypadków drogowych, jak też zmniejszą dotkliwość tych wypadków.</p> <p>Ponadto efektem wdrożenia dyrektywy będzie poprawa stanu technicznego dróg oraz poziomu bezpieczeństwa na drogach. Szybciej i skuteczniej usuwane będą wady sieci drogowej oraz błędy w organizacji ruchu, dzięki czemu poprawi się poziom wygody oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zmniejszeniu ulegną koszty ponoszone przez społeczeństwo i gospodarkę kraju z tytułu kolizji i wypadków drogowych, związane przede wszystkim z ofiarami tych zdarzeń (ranni i zabici). Wyeliminowanie błędów z projektów infrastruktury drogowej zapewni zmniejszenie kosztów związanych z korygowaniem nieprawidłowości stwierdzonych w użytkowaniu tych dróg.</p> <p>W ocenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej, wyrażonej w motywie 4 preambuły, dotychczas „wdrożone w sieci TEN-T procedury zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (zwanego dalej „RISM”) pomogły w zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w Unii. Z oceny skutków dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE wynika jasno, że państwa członkowskie, które dobrowolnie stosują zasady RISM na swoich drogach krajowych nienależących do sieci TEN-T, osiągnęły znacznie lepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego niż państwa członkowskie, które tego nie czynią. Dlatego pożądanym jest stosowanie tych zasad RISM również na pozostałych częściach europejskiej sieci drogowej.”</p> <p>Spodziewane korzyści zatem znacznie przewyższają koszty wdrożenia przepisów ustawy.</p>							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input 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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
W związku z rozszerzeniem zastosowania przepisów ustawy na drogi krajowe i drogi wojewódzkie w całości lub w części sfinansowane ze środków Unii Europejskiej – nastąpi zwiększenie procedur i liczby dokumentów przygotowywanych przez ww. zarządców krajowych i wojewódzkich. Jednak należy mieć na uwadze cel, jakiemu służy wprowadzenie tych procedur, tj. ograniczenie wypadków na drogach w Polsce, w szczególności tych śmiertelnych.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Wejście w życie projektowanej ustawy pozytywnie wpłynie na rynek pracy. Przedmiotowy projekt ustawy, co do zasady, wdraża jedynie zmianę dyrektywy, ale przez rozszerzenie jej zakresu przedmiotowego i objęcie jej wszystkimi przepisami dróg krajowych i części wojewódzkich, zwiększy się zapotrzebowanie na audytorów BRD. Tym samym zwiększeniu powinna ulec liczba osób podejmujących działalność zawodową w tym obszarze.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input checked="" type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Przewiduje się, że wprowadzone mechanizmy zarządzania bezpieczeństwem ruchu na drogach krajowych i części dróg wojewódzkich znacznie zmniejszą liczbę wypadków drogowych, w tym tych ze skutkiem śmiertelnym. Tym samym powinna zmniejszyć się liczba ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Ponadto wdrożenie przepisów projektowanej ustawy zapewni, że wypadki drogowe nie będą już prowadziły do poważnych lub śmiertelnych obrażeń, bowiem dobrze zaprojektowane i odpowiednio utrzymywane drogi znacznie zmniejszą prawdopodobieństwo wypadków drogowych, jak też zmniejszą dotkliwość tych wypadków.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie projektowanych przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy w zakresie zmian dotyczących audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast w zakresie oceny BRD wykonanie przepisów nastąpi w momencie jej wykonania, czyli do końca 2024 r., a sprawozdania z klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci dróg objętych zakresem dyrektywy do 31.10.2025 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanej ustawy ze względu na dłuższe terminy przewidziane w dyrektywie dla dokonania oceny BRD i sprawozdania z klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci dróg objętych zakresem dyrektywy.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

POZOSTAŁE PRZEPISY
PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC84)

Jednostka redakcyjna	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
<p>Art. 1 pkt 5 projektu ustawy (dot. art. 24ga ust. 3 i 5 ustawy o drogach publicznych)</p>	<p>„3. Przepisy art. 24i, art. 24j oraz art. 24l Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może także stosować do zarządzanych przez siebie dróg krajowych lub ich odcinków, które:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przebiegają w granicach administracyjnych miast lub 2) są budowane albo przebudowywane bez udziału środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.” <p>„5. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 3, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zgłoszenia przebudowy drogi albo 2) wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, albo 3) wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, albo 4) zawiadomienia o zakończeniu budowy albo wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie <p>– nie dołącza wyników audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24j ust. 1, i uzasadnienia, o którym mowa w art. 24l ust. 4.”</p> 	<p>W art. 24ga ust. 3 przewiduje się dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad możliwość stosowania przepisów art. 24i, art. 24j oraz art. 24l (tj. przepisów dotyczących przeprowadzenia: oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytów BRD wraz z przedstawieniem jego wyników) także do tych zarządzanych przez siebie dróg krajowych i ich odcinków, które przebiegają w granicach administracyjnych miast lub będą budowane albo zostały wybudowane bez udziału środków unijnych. GDDKiA będący zarządcą drogi będzie samodzielnie dokonywał wyboru, czy zastosować wskazane przepisy, a także będzie oceniać, czy je stosować w przypadku konkretnych odcinków dróg. W opinii projektodawcy GDDKiA jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach dróg krajowych w sposób najbardziej profesjonalny jest w stanie ocenić stan bezpieczeństwa swoich dróg krajowych i w konsekwencji podjąć decyzję o zastosowaniu przepisów dyrektywy do konkretnych dróg krajowych.</p> <p>Jednocześnie w ust. 5 art. 24ga przewiduje się, że w przypadku dróg krajowych, o których mowa w ww. ust. 3, tzn. przebudowywanych dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad leżących poza granicami miast i finansowanych bez środków UE oraz do dróg krajowych leżących w granicach miast, GDDKiA nie musi dołączać wyników audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24j ust. 1 i uzasadnienia, o którym mowa w art. 24l ust. 4 do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zgłoszenia przebudowy drogi albo 2) wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę albo 3) wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej albo 4) zawiadomienia o zakończeniu budowy albo wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie. <p>Projektowany przepis daje zatem GDDKiA możliwość podjęcia decyzji o stosowaniu postanowień dyrektywy na szerszej sieci dróg krajowych niż wynika to z samej dyrektywy.</p> <p>Dodatkowo należy wyjaśnić, że fakt braku obowiązku dołączania wyników audytu BRD i uzasadnienia – nie oznacza, że GDDKiA nie będzie mogła takiego audytu BRD na takich drogach przeprowadzać. GDDKiA będzie zatem mogła stosować fakultatywnie przepisy rozdziału 2b do dróg wskazanych w art. 24ga ust. 3, ale wtedy nie będzie musiała dołączać wyników audytu BRD i uzasadnienia.</p>
<p>Art. 1 pkt 11 projektu ustawy (dot. art. 24n ustawy o drogach publicznych)</p>	<p>„11) w art. 24n:</p> <p>a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:</p> <p>„2a. Ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może nastąpić później niż 5 lat przed złożeniem wniosku o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.”,</p>	<p>Przewiduje się zmiany w obowiązującym art. 24n <i>ustawy o drogach publicznych</i>, który reguluje kwestie uzyskiwania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego (certyfikat audytora BRD) oraz okresowych szkoleń audytorów BRD. Proponuje się zatem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w lit. a – dodanie po ust. 2 nowego ust. 2aa, który uszczegółowi wymagania konieczne do uzyskania certyfikatu audytora BRD. Proponuje się zatem, aby certyfikat uzyskiwała osoba, która ukończyła szkolenie i jednocześnie zdała egzamin na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego nie później niż 5 lat przed złożeniem wniosku o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przepis ma na celu zapewnienie odpowiedniego szkolenia audytorów BRD zgodnie z aktualną wiedzą wynikającą z programu szkoleń dla audytorów BRD. Ze względu na zmieniające się warunki, wiedzę techniczną i w zakresie

	<p>b) w ust. 3 i ust. 7 wyrazy „trzy lata” zastępuje się wyrazami „5 lat”,</p> <p>c) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje, na wniosek kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, na okres 5 lat minister właściwy do spraw transportu, po dostarczeniu przez tego kandydata oświadczenia o spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, oraz dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 3–6.”.</p>	<p>bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również przepisy dyrektywy, zasadne jest, aby audytorem zostawała osoba, która w niedawnym czasie odbyła szkolenie.</p> <p>2) w lit. b - zmianę terminu obowiązkowych szkoleń okresowych dla audytorów BRD z obecnych 3 lat na 5 lat. Należy zauważyć, że dyrektywa BRD nie określa jak często audytorzy BRD powinni brać udział w szkoleniach okresowych. Wskazuje jedynie w art. 9 w ust. 2, że Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy BRD pełniący swoje funkcje na podstawie niniejszej dyrektywy przeszli szkolenie wstępne zakończone uzyskaniem certyfikatu kompetencji zawodowych, a następnie uczestniczyli w dalszych okresowych kursach szkoleniowych. Dotychczasowy termin 3 lat pomiędzy szkoleniami jest zbyt krótki. Zatem termin 5 lat wydaje się wystarczający w tym zakresie.</p> <p>3) Lit. c jest konsekwencją zmian wprowadzonych w ww. lit. a i b. Nowe brzmienie ust. 6 wynika zatem z wprowadzanych wyżej zmian.</p> <p>Ponadto <i>dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej</i> nie określa, jak często audytorzy BRD powinni brać udział w szkoleniach okresowych. Dyrektywa wskazuje jedynie w art. 9 w ust. 2, że Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy BRD pełniący swoje funkcje na podstawie niniejszej dyrektywy przeszli szkolenie wstępne zakończone uzyskaniem certyfikatu kompetencji zawodowych, a następnie uczestniczyli w dalszych okresowych kursach szkoleniowych. Dotychczasowy termin 3 lat pomiędzy szkoleniami okresowymi, w ocenie projektodawcy, należy wydłużyć do 5 lat, w szczególności ze względu na fakt, że szkolenia okresowe odbywają audytorzy BRD, którzy aktywnie wykonują swoją pracę, tj. na bieżąco przeprowadzają audyty BRD, zaś wiedza techniczna w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie ulega tak częstym zmianom. Reasumując, zasadne jest wydłużenie okresu pomiędzy szkoleniami okresowymi dla audytorów BRD.</p>
<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy (dot. art. 39 ustawy o drogach publicznych)</p>	<p>12) w art. 39: a) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych.”, b) po ust. 6a dodaje się ust. 6aa w brzmieniu: „6aa. Obowiązek, o którym mowa w ust. 6, nie dotyczy: 1) przebudowy drogi, jeżeli w istniejących granicach pasa drogowego brak jest miejsca na zlokalizowanie kanału technologicznego zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, o ile zostało to potwierdzone</p>	<p>Przepisy projektowanej ustawy przewidują wprowadzenie zmian w <i>ustawie o drogach publicznych</i>, które przez uproszczenie regulacji dotyczących obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg, usprawnią proces realizacji samorządowych inwestycji drogowych i zoptymalizują wydatki JST. Do resortu infrastruktury były kierowane coraz liczniejsze wystąpienia podważające zarówno zasadność budowy kanału technologicznego w przypadku przebudowy drogi, jak i konieczność za każdym razem występowania do ministra właściwego do spraw informatyzacji o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego, w sytuacji gdy przedsięwzięcie jest tak naprawdę znikome, jeżeli chodzi o jego długość czy też zakres robót budowlanych. W ocenie projektodawcy jedynie zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych wprowadzająca ustawowe ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych jest rozwiązaniem, które w sposób efektywny pomoże samorządom w realizacji inwestycji drogowych, jak również ograniczy ilość składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji. Dodatkowo dotychczasowa analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwala wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, zatoki autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji, jednocześnie zapewniając</p>

	<p>oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej;</p> <p>2) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli w pasie drogowym została już zlokalizowana kanalizacja kablowa lub został już zlokalizowany kanał technologiczny, lub</p> <p>3) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli roboty budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi w szczególności: przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, zatoki przystankowe, perony przystankowe, stanowiska postojowe lub urządzenia do oświetlenia drogi, lub</p> <p>4) budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:</p> <p>a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,</p> <p>b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2;</p> <p>5) budowy lub przebudowy istniejącego drogowego obiektu inżynierskiego, w którym usytuowanie kanału</p>	<p>znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. Tym samym proponowane zmiany w zakresie kanałów technologicznych stanowią realizację postulatów kierowanych do resortu infrastruktury zarówno przez resort cyfryzacji, jak i przedstawicieli organizacji samorządów terytorialnych. Dodatkowo projekt uwzględnia doświadczenia i wnioski resortu informatyzacji zgromadzone w trakcie obowiązywania obecnych przepisów.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>technologicznego nie jest możliwe ze względu na rodzaj lub bezpieczeństwo konstrukcji, o ile zostało to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej.”;</p> <p>c) ust. 6c otrzymuje brzmienie: „6c. Minister właściwy do spraw informatyzacji, na wniosek zarządcy drogi w drodze decyzji, zwalnia zarządcę drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w pobliżu pasa drogowego istnieje już: <ol style="list-style-type: none"> a) kanalizacja kablowa posiadająca wolne zasoby umożliwiające zlokalizowanie kabli światłowodowych lub b) kanał technologiczny posiadający wolne zasoby umożliwiające zlokalizowanie kabli światłowodowych lub c) linia światłowodowa, posiadająca wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub 2) lokalizowanie kanału technologicznego jest ekonomicznie nieracjonalne lub 3) lokalizowanie kanału technologicznego jest technicznie niemożliwe.”. 	
<p>Art. 6 projektu ustawy (dot. art. 15zzzu ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych)</p>	<p>„Art. 6. W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U z 2021 r. poz. 2095 z późn. zm.) uchyla się art. 15zzzu.”</p>	<p>W art. 6 <i>projekt ustawy</i> przewiduje się zmianę w <i>ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych</i> zwanej dalej „ustawą Covidową” polegającą na uchyleniu obowiązującego art. 15zzzu, zgodnie z którym certyfikat audytora BRD wydany na podstawie art. 24n <i>ustawy o drogach publicznych</i>, którego ważność upływa w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego, stanu epidemii albo w okresie 30 dni następujących po ich odwołaniu, zachowuje ważność, jednak nie dłużej niż do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później. Uchylenie tego przepisu przede wszystkim stanowi konsekwencję zmian wprowadzanych w <i>ustawie o drogach publicznych</i>, a związanych z wydłużeniem zarówno obowiązywania certyfikatu audytora BRD na okres 5 lat, jak i wydłużeniem</p>

		<p>terminu pomiędzy szkoleniami okresowymi do 5 lat. Ponadto obecnie przepis art. 15zzzu ustawy Covidowej przestał spełniać swój cel. Należy wyjaśnić, że art. 15zzzu ustawy Covidowej został wprowadzony <i>ustawą z dnia 16 kwietnia 2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2</i> (Dz.U. z 2020 r. poz. 695) w celu wydłużenia ważności certyfikatów audytora BRD w czasie trwania stanu epidemii. Art. 15zzzu ww. ustawy Covidowej wszedł w życie z dniem 18 kwietnia 2020 r., a zatem na samym początku epidemii Covid-19. Wówczas właśnie zaistniała konieczność wprowadzenia przepisu wydłużającego okres obowiązywania certyfikatów audytora BRD o okres stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii. Należy zauważyć, iż w tamtym okresie audytorom BRD upływały 3 letnie terminy obowiązywania certyfikatu. Jednocześnie w tym czasie nie odbywały się z powodu „lockdownu” szkolenia okresowe, bez ukończenia których nie było możliwe złożenie wniosku o przedłużenie certyfikatu audytora BRD. Przepis ten zatem zapewniał audytorom BRD czas potrzebny na ukończenie szkolenia okresowego i złożenia w konsekwencji wniosku o przedłużenie obowiązywania certyfikatu audytora BRD. W chwili obecnej, mimo obowiązywania nadal stanu epidemiologicznego, szkolenia okresowe są organizowane. Audytorzy BRD ubiegający się o przedłużenie certyfikatu mogą w nich uczestniczyć. Nie ma zatem obecnie już potrzeby wstrzymywania możliwości przedłużania ważności wydanych certyfikatów BRD.</p>
<p>Art. 8 i 10 projektu ustawy – przepis przejściowy</p>	<p>„Art. 8. 1. Do wniosków o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24n ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, złożonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, na podstawie których nie został wydany certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego przed tym dniem, stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje się na okres 5 lat.</p> <p>3. Certyfikaty audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydane albo przedłużone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.</p> <p>Art. 9. 1. Minister właściwy do spraw transportu przedłuża ważność certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na wniosek audytora złożony do dnia 31 grudnia 2022 r. na okres 5 lat licząc od dnia 1 stycznia 2023 r.</p>	<p>W art. 8 <i>projektu ustawy</i> przewiduje się przepisy przejściowe rozstrzygające kwestie intertemporalne wynikające z zaprojektowanych w art. 24n <i>ustawy o drogach publicznych</i> zmian w zakresie długości pomiędzy szkoleniami okresowymi, jak i wydłużenia obowiązywania certyfikatu audytora BRD. Proponuje się zatem w ust. 1 – aby do wniosków o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, (o którym mowa w art. 24n ust. 6 ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym), złożonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, na podstawie których nie został wydany albo przedłużony certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego przez tym dniem, stosowało się przepisy dotychczasowe. Przepis ten reguluje przypadek, w którym do tych wszystkich wniosków o wydanie certyfikatu audytora BRD nie będzie obowiązku spełnienia nowego wymogu wprowadzonego w art. 24n ust. 2 pkt 7 <i>ustawy o drogach publicznych</i> tzn. wymogu ukończenia szkolenie i jednocześnie zdania egzaminu na audytora BRD nie później niż 5 lat przed jego złożeniem. Natomiast w ust. 2 – wskazuje się jednoznacznie, że w ww. sytuacji certyfikaty audytora BRD wydaje się na okres 5 lat. Tym samym na podstawie wniosków złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie nowych przepisów – certyfikat audytora BRD będzie wydawany na okres już 5 lat, a nie tak jak jest obecnie na 3 lata.</p> <p>Dodatkowo w projektowanym art. 8 w ust. 3 jednoznacznie wskazuje się, że wydane albo przedłużone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy certyfikaty audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane. Tym samym zachowują one ważność przez okres 3 lat.</p> <p>W art. 9 <i>projektu ustawy</i> przewiduje się przepis przejściowy regulujący kwestie wniosków o przedłużenie certyfikatu audytora BRD oraz rozstrzygający kwestie intertemporalne wynikające z zaproponowanego w art. 6 projektu ustawy uchylenia art. 15zzzu <i>ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych</i>. Jednocześnie należy wyjaśnić, że <i>projekt ustawy</i> w art. 14 przewiduje dłuższe <i>vacatio legis</i> dla wejścia w życie</p>

	<p>2. Do przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 24n ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”</p>	<p>przepisu uchylającego art. 15zzzu - wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. Wynika to z konieczności zapewnienia audytorom BRD odpowiedniego czasu na odbycie szkoleń okresowych wymaganych do uzyskania przedłużenia certyfikatu BRD. W art. 9 <i>projektu ustawy</i> proponuje się zatem w ust. 1, aby minister właściwy do spraw transportu przedłużał ważność certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na wniosek audytora złożony do dnia 31 grudnia 2022 r. na okres 5 lat, licząc od dnia 1 stycznia 2023 r. Dodatkowo w projektowanym ust. 2 wskazuje się, że do przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 24n ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Tym samym Minister Infrastruktury po wejściu w życie projektowanej ustawy będzie mógł rozpatrywać wnioski o przedłużenie certyfikatu audytora BRD złożone zarówno przed wejściem w życie ustawy, jak i po jej wejściu w życie a przed utratą mocy przez art. 15zzzu - mimo obowiązywania jeszcze art. 15zzzu ustawy Covidowej.</p>
<p>Art. 11 i 12 projektu ustawy – przepis przejściowy</p>	<p>Art. 11. 1. Do postępowań, o których mowa w art. 39 ust. 6c ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, chyba że zarządca drogi złoży do ministra właściwego do spraw informatyzacji oświadczenie o spełnieniu co najmniej jednej z przesłanek, o których mowa w art. 39 ust. 6aa ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, zarządca drogi składa do ministra właściwego do spraw informatyzacji w terminie 45 dni od dnia wejścia w życie ustawy.</p> <p>Art. 12. 1. Do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której wszczęte zostało postępowanie w sprawie wydania decyzji o: środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz.2373 i 2389) lub zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 11a ust. 1 ustawy z dnia 10</p>	<p>W projektowanych art. 11 i art. 12 <i>projektu ustawy</i> przewiduje się przepisy przejściowe regulujące kwestie trwających postępowań administracyjnych prowadzonych przez ministra właściwego ds. informatyzacji na podstawie art. 39 ust. 6c <i>ustawy o drogach publicznych</i> w sprawie zwolnienia zarządcy drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego w związku ze zmianami proponowanymi w niniejszej ustawie.</p> <p>Przepis przejściowy art. 11 przewiduje co do zasady stosowanie przepisów w brzmieniu dotychczasowym, jednocześnie umożliwiając zastosowanie nowych przepisów przez organy na podstawie oświadczeń zarządców dróg o spełnieniu co najmniej jednej z przesłanek, o których mowa w nowoprojektowanym art. 39 ust. 6aa ustawy o drogach publicznych. Oświadczenie takie zarządca drogi składa do ministra właściwego do spraw informatyzacji w terminie 45 dni od dnia wejścia w życie ustawy. Dodatkowo przewiduje się w art. 12 przepis przejściowy, zgodnie z którym do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której wszczęte zostało postępowanie w sprawie wydania decyzji o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko lub 2) zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 11a ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych lub 3) pozwoleniu na budowę <p>- które nie zakończyło się decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi prowadzącemu postępowanie wniosek o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy o drogach publicznych w brzmieniu nadanym ustawą.</p> <p>Ponadto przewiduje się, że do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której dokonano zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy - Prawo budowlane, w przypadku którego nie upłynął termin, o którym mowa w art. 30 ust. 5 tej ustawy, stosuje się przepisy ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi, któremu dokonuje się zgłoszenia, wniosek o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy o drogach publicznych w brzmieniu nadanym ustawą.</p>

	<p>kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176) lub pozwoleniu na budowę - które nie zakończyło się decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi prowadzącemu postępowanie wniosek o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>2. Do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której dokonano zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, w przypadku którego nie upłynął termin, o którym mowa w art. 30 ust. 5 tej ustawy, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi, któremu dokonuje się zgłoszenia, wniosek o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA

PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący)

Projekt ustawy został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Polski Kongres Drogowy;
- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 3) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 4) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 5) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 6) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 7) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 8) Związek Powiatów Polskich;
- 9) Związek Województw RP;
- 10) Unia Metropolii Polskich;
- 11) Związek Miast Polskich;
- 12) Związek Gmin Wiejskich,
- 13) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 14) Instytut Transportu Samochodowego;
- 15) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 16) SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;
- 17) Autostrada Wielkopolska SA;
- 18) Autostrada Wielkopolska SA II;
- 19) Gdańsk Transport Company SA;
- 20) Stalexport Autostrada Małopolska SA.

W ramach konsultacji publicznych uwagi do *projektu ustawy* zgłosili:

- 1) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 2) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 3) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 4) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 5) Związek Województw RP;
- 6) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 7) Autostrada Wielkopolska SA i Autostrada Wielkopolska SA II;
- 8) Gdańsk Transport Company SA;
- 9) Stalexport Autostrada Małopolska SA.

Uwagi zostały częściowo uwzględnione, na wszystkie pisma z uwagami udzielono pisemnych odpowiedzi (załącznik: tabela z uwagami i stanowiskiem resortu). Uwagi o charakterze legislacyjno-redakcyjnym zostały omówione na etapie komisji prawniczej w Rządowym Centrum Legislacji.

Projekt ustawy pismem z 1 grudnia 2021 r. został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST). Projekt był trzykrotnie (9 grudnia 2021 r. oraz 13 i 20 stycznia 2022 r.) rozpatrywany przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST oraz dwukrotnie był na posiedzeniu plenarnym KWRiST (15 grudnia 2021 r. i 26 stycznia 2022 r.). Uwagi do projektu ustawy zgłaszał jedynie przedstawiciel Związku Województw RP (ZWRP) w zakresie objęcia przepisami dyrektywy BRD dróg wojewódzkich lub ich odcinków. MI kilkakrotnie przedstawiało stosowne wyjaśnienia i informacje oraz szczegółowo omówiło kwestie wpływu projektowanych przepisów na zarządców dróg wojewódzkich w tym w zakresie skutków finansowych. Ostatecznie MI uwzględniając uwagi

ZWRP zaproponowało nadanie nowego brzmienia projektowanego art. 24ga ust. 1 *ustawy o drogach publicznych*, określającego zakres przedmiotowy obligatoryjnego stosowania procedur wynikających z postanowień dyrektywy BRD. Projekt ustawy został zmieniony. Zgodnie z nowym brzmieniem art. 24ga ust. 1 pkt 4 *ustawy o drogach publicznych* – wynikające z dyrektywy procedury BRD będą obligatoryjnie stosowane do dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki:

- 1) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast, oraz
- 2) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, oraz
- 3) nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

W dniu 26 stycznia 2022 r. na posiedzeniu plenarnym KWRiST projekt ustawy uzyskał pozytywną opinię KWRiST.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

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

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie tej ustawy.

**ZESTAWIENIE UWAG Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO
PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW
(UC84)**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw				
Lp.	Jedn. red. aktu nowelizowanego	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Sposób uwzględnienia
1.	Art. 1 pkt 1 lit a projektu ustawy (dot. art. 4 pkt 10 ustawy o drogach publicznych)	Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu KLIR	<p>W ocenie S-KLIR w art. 4, ust. 10, pkt 10) podpunkt b) powinien brzmieć „posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego;”. Postulujemy usunięcie zapisu dopuszczającego wyjątkowo jednopoziomowe skrzyżowania z drogami publicznymi. W naszej ocenie takie skrzyżowania nie powinny być dopuszczone na drodze ekspresowej tym bardziej, że Ministerstwo (wg nas jak najbardziej słusznie) w podpunkcie a) stwierdza, że niezbędnym do spełnienia warunku ustanowienia drogi drogą ekspresową jest posiadanie przez nią jezdni (liczba mnoga). Pozostawienie wyjątkowości skrzyżowania drogi ekspresowej z drogą publiczną w jednym poziomie oznaczałoby, że akceptowalnym byłoby ustanowienie na dwujezdniowej drodze szybkiego ruchu zwykłego skrzyżowania z drogą krajową (???), wojewódzką (???), niższej kategorii (???). Nawet w przypadku ograniczonej liczby relacji (o czym jednak nie ma nic w regulacjach prawnych) byłoby to rozwiązanie bardzo niebezpieczne. Natomiast realizacja rozwiązań ograniczających zagrożenia (ograniczenie prędkości, sygnalizacja świetlna) stawiają pod znakiem zapytania sens funkcjonowania takiego połączenia w kontekście funkcji drogi ekspresowej.</p> <p>W ww. ustępie należałoby dodać, wzorem pkt. 11,) zapisów definiujących, że droga ekspresowa powinna mieć „z wyjątkiem miejsc specjalnych lub sytuacji tymczasowych, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub wyjątkowo - w inny sposób”.</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.</p> <p>W odniesieniu do projektowanej definicji „drogi ekspresowej”, MI wyjaśnił, że definicja ta odpowiada definicji drogi ekspresowej zawartej w <i>rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE</i>. Zgodnie z art. 17 ust. 3 lit b tego <i>rozporządzenia</i> droga ekspresowa to droga zaprojektowana dla ruchu samochodowego i dostępna głównie przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której zabronione jest zatrzymywanie się i postój na jezdni oraz która nie krzyżuje się na jednym poziomie z torami kolejowymi lub tramwajowymi. Ponadto definicja ta w zakresie „<i>dopuszczenia wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi</i>” obowiązuje również obecnie. Zatem w opinii MI sformułowanie powinno pozostać, gdyż definicja drogi ekspresowej odnosi się również do obecnego stanu faktycznego, w którym jednak takie skrzyżowania występują. Jednoznaczne wykreślenie tego wyjątku, w ocenie MI, jest jak najbardziej możliwe w przyszłości, gdy takich skrzyżowań jednopoziomowych z drogami publicznymi nie będzie.</p>

2	Art. 1 pkt 5 projektu ustawy (dot. art. 14ga ustawy o drogach publicznych)	Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu KLIR	<p>Odnosząc się do art. 24ga trudno zrozumieć intencję punktów 3 i 4. W przypadku punktu 3 dotyczy on dróg krajowych i wojewódzkich leżących poza granicami administracyjnymi miast ze wskazaniem, że są one budowane, przebudowywane lub zostały wybudowane za pomocą lub z udziałem środków unijnych. W punkcie 4 wskazuje się drogi krajowe, które są budowane, przebudowywane, zostały wybudowane bez wykorzystania środków unijnych. Przy takich zapisach rodzi się pytanie: Czy nie byłoby łatwiej zapisać, że dotyczy to po prostu wszystkich dróg krajowych leżących poza granicami administracyjnymi miast oraz tych dróg wojewódzkich leżących poza granicami administracyjnymi miast, które są budowane, przebudowywane, zostały wybudowane za pomocą lub z udziałem środków unijnych?</p> <p>S-KLIR stoi na stanowisku, że należałoby poważnie zastanowić się, czy nie należałoby rozszerzyć tego obowiązku także o pozostałe drogi wojewódzkie oraz na miasta nawet jeżeli dyrektywa 2019/1936 PEiR(UE) ogranicza ten obowiązek wyłącznie do tych wymienionych w procedowanych przepisach. Byłaby to logiczna konsekwencja działań ukierunkowanych na BRD oraz niestety wciąż niechlubnego miejsca Polski w rankingach państw UE określających zagrożenie bezpieczeństwa na drogach. Trudno także przyjąć racjonalne wytłumaczenie różnicy w podejściu do kwestii BRD choćby na drogach wojewódzkich. Wydaje się, że fakt źródła finansowania danej drogi nijak ma się do jej jakości w kontekście jej wpływu na bezpieczeństwo. W ocenie Stowarzyszenia ewentualnie należałoby rozszerzyć uprawnienia GDDKiA procedowane w przepisach na innych zarządców dróg.</p> <p>Reasumując. Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu zdaje sobie sprawę, że obecnie procedowane zmiany przepisów są podyktowane presją czasową, którą narzuciła dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady UE. Tym niemniej jednak wydaje się, że rozwiązania określone dyrektywą powinny być wnikliwie przeanalizowane pod kątem ich stosowania i rzeczywistego wpływu na BRD w Polsce. Szczególnie, że ciągle większość wypadków ma miejsce na drogach samorządowych i to na nich ginie ponad 40% ogółu zabitych na drogach, a jeżeli dodamy drogi wojewódzkie „wyłączone” ze zmienianych przepisów to też proporcje będą jeszcze bardziej niekorzystne dla dróg niższych kategorii. Dlatego też postulujemy, żeby w toku prac przygotować rozwiązania, które mogłyby w przyszłości objąć również inne drogi niż te określone w dyrektywie 2019/1936 PEiR(UE).</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.</p> <p>W zakresie uwagi dotyczącej projektowanego art. 24ga ust. 1 <i>ustawy o drogach publicznych</i> i różnic pomiędzy pkt 3 i 4 tego przepisu wyjaśniono, że w wyniku zgłoszonych uwag i dodatkowej analizy projektu brzmienie ust. 1 uległo zmianie. Zgodnie z proponowanym obecnie brzmieniem przepisy rozdziału 2b będą stosowane do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dróg lub ich odcinków w transeuropejskiej sieci drogowej; 2) autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków poza transeuropejską siecią drogową; 3) dróg krajowych i dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki: <ol style="list-style-type: none"> a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast, oraz b) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej. <p>Tym samym ww. pkt 3 dotyczy dróg krajowych i dróg wojewódzkich, które zostały wybudowane lub zostały przebudowane ze środków UE (tzn. są już w użytkowaniu), ale także tych dróg, które będą budowane lub przebudowywane w przyszłości ze środków UE.</p> <p>Odnosząc się do propozycji rozszerzenia zakresu obligatoryjnego działania przepisów <i>dyrektywy BRD</i> do wszystkich dróg wojewódzkich oraz dróg publicznych w miastach na prawach powiatu należy wskazać, że wykracza to poza zakres przedmiotowy dyrektywy, oraz że <i>projektowana ustawa</i> wdrażając ww. <i>dyrektywę BRD</i> w obowiązkowym zakresie już znacznie rozszerza zakres dróg publicznych w odniesieniu do których powstaną nowe obowiązki związane z zarządzaniem bezpieczeństwem dróg. Natomiast pozostali zarządcy dróg publicznych (nieobjętych obowiązkiem stosowania dyrektywy BRD) już obecnie prowadzą szereg niesformalizowanych działań w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto należy pamiętać, że zgodnie z art. 20 <i>ustawy o drogach publicznych</i> do obowiązków każdego zarządcy drogi publicznej należy m. in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego; • badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego; • wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających.
---	----------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				Wszystkie ww. zadania zarządcy drogi sprowadzają się do celu jakim jest utrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa na zarządzanych przez siebie drogach bądź dążenie do polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3		Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa	Popiera stanowisko Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 9 lipca br. dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC84).	JW

4	Art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy (dot. art. 4 pkt 10 ustawy o drogach publicznych)	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	<p>Wydaje się, że definicje wielu pojęć używanych w projekcie rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno- budowlanych dotyczących dróg publicznych, które jest przygotowywane równoległe, powinny znaleźć się w ustawie. Definicje w rozporządzeniu nie mogą być sprzeczne z definicją ustawową. Można więc się zastanowić, czy nie należałoby przenieść części definicji z rozporządzenia do ustawy oraz rozważyć uchylenie lub modyfikację w przyszłości części definicji z ustawy o drogach publicznych (jeśli pojęcia są już zdefiniowane zarówno w ustawie o drogach publicznych, jak i w ustawie - Prawo o ruchu drogowym). Prostsze byłoby odwoływanie się w ustawie o drogach publicznych do pojęć już zdefiniowanych w ustawie - Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Zgodnie z § 149 rozporządzenia w sprawie zasad techniki prawodawczej - w akcie normatywnym niższym rangą niż ustawa bez upoważnienia ustawowego nie formułuje się definicji ustalających znaczenia określeń ustawowych; w szczególności w akcie wykonawczym nie formułuje się definicji, które ustalałyby znaczenia określeń zawartych w ustawie upoważniającej.</p> <p>Definicja drogi ekspresowej posługuje się pojęciem „jezdni głównej”, którego definicja ma znaleźć się w rozporządzeniu (patrz uwaga do pkt 1). Jeśli definicja drogi ekspresowej ma odwoływać się do pojęcia „jezdni głównej”, pojęcie to powinno zostać również zdefiniowane w ustawie. Ponadto ustawa - Prawo o ruchu drogowym definiuje drogę ekspresową jako drogę dwu- lub jednojezdniową, natomiast proponowana w projekcie definicja określa drogę ekspresową jako drogę, której jezdnie główne są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych. Wskazywałoby to na wyłączenie z definicji dróg ekspresowych dróg jednojezdniowych (powinny obejmować co najmniej 2 jezdnie główne). Mielibyśmy zatem niespójność definicji ustawowych, związane z tym problemy interpretacyjne oraz - ze względu na wyłączenie dróg jednojezdniowych z definicji - obowiązek zmiany znaków drogowych i organizacji ruchu na odcinkach jednojezdniowych dróg ekspresowych.</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.</p> <p>W zakresie ogólnej uwagi dotyczącej zgodności obowiązujących definicji zawartych w art. 4 ustawy o drogach publicznych z definicjami określonymi w procedowanym przez MI projekcie rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych MI poinformowało, że wykracza ona poza zakres przedmiotowy projektu ustawy, który w swoim zakresie wdraża jedynie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 zmieniającą dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Natomiast dla projektodawcy oczywistym jest, że ww. rozporządzenie jako akt normatywny niższy rangą niż ustawa, nie może w sposób odmienny definiować pojęć zdefiniowanych w ustawie. Przyjmuje się zatem, że pojęcie, które zostało zdefiniowane w ustawie, w takim samym znaczeniu jest stosowane w aktach wykonawczych do ustawy tj. rozporządzeniach. Jednak tego rodzaju rozważania będą przedmiotem analizy prawnej na kolejnych etapach procesu legislacyjnego m. in. dotyczącego ww. projektu rozporządzenia. Jednocześnie odnosząc się do kwestii posługiwania się w projektowanej definicji „drogi ekspresowej” pojęciem „jezdni głównej” MI wyjaśnia, że definicja „jezdni głównej” stanowi materię stricte techniczną, która określona będzie w ww. przepisach rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.</p>
5	Art. 1 pkt 5 projektu ustawy (dot. art. 24ga ust. 1 ustawy o drogach publicznych)	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	<p>Przepisy stosuje się do dróg krajowych i ich odcinków, które przebiegają poza granicami administracyjnymi miast, bez względu na źródło finansowania ich budowy. Proponujemy następujące brzmienie art. 24ga ust. 1: Art. 24ga. 1. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dróg lub ich odcinków w transeuropejskiej sieci drogowej; 2) autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków poza transeuropejską siecią drogową; 3) dróg krajowych lub ich odcinków przebiegających poza granicami administracyjnymi miast; 	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.</p> <p>W zakresie uwagi dotyczącej projektowanego art. 24ga ust. 1 ustawy o drogach publicznych i różnic pomiędzy pkt 3 i 4 tego przepisu należy wyjaśnić, że w wyniku zgłoszonych uwag i dodatkowej analizy projektu brzmienie ust. 1 uległo zmianie. Zgodnie z proponowanym obecnie brzmieniem przepisy rozdziału 2b będą stosowane do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dróg lub ich odcinków w transeuropejskiej sieci drogowej; 2) autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków poza transeuropejską siecią drogową;

			<p>4) dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które:</p> <p>a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast, oraz są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.</p>	<p>3) dróg krajowych i dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki:</p> <p>a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast, oraz b) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.</p> <p>Tym samym ww. pkt 3 dotyczy dróg krajowych i dróg wojewódzkich, które zostały wybudowane lub zostały przebudowane ze środków UE (tzn. są już w użytkowaniu), ale także tych dróg, które będą budowane lub przebudowywane w przyszłości ze środków UE.</p>
6	Art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy (dot. art. 4 pkt 10 ustawy o drogach publicznych)	Instytut Badawczy Dróg i Mostów	<p>Art.4. pkt 10 lit. b: po wyrazie <i>wodnego</i> proponuje się skreślić wyrażenie z <i>dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami</i>;</p> <p>Droga ekspresowa z uwagi na swoją funkcję i charakter nie powinna mieć skrzyżowań jednopoziomowych z żadnymi drogami publicznymi; rozwiązanie takie byłoby bardzo niebezpieczne, a ponadto stawia pod znakiem zapytania sens funkcjonowania takiego połączenia w kontekście funkcji drogi ekspresowej</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.</p> <p>MI wyjaśniło, że definicja drogi ekspresowej w projekcie ustawy odpowiada definicji drogi ekspresowej zawartej w <i>rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE</i>. Zgodnie z art. 17 ust. 3 lit b <i>tego rozporządzenia</i> droga ekspresowa to droga zaprojektowana dla ruchu samochodowego i dostępna głównie przez węzły drogowe lub skrzyżowania z regulacją ruchu, na której zabronione jest zatrzymywanie się i postój na jezdni oraz która nie krzyżuje się na jednym poziomie z torami kolejowymi lub tramwajowymi. Ponadto definicja ta w zakresie „dopuszczenia wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi” obowiązuje również obecnie. Zatem w opinii MI sformułowanie powinno pozostać, gdyż definicja drogi ekspresowej odnosi się również do obecnego stanu faktycznego, w którym jednak takie skrzyżowania występują. Jednoznaczne wykreślenie tego wyjątku jak najbardziej, w ocenie MI, jest możliwe w przyszłości, gdy takich skrzyżowań jednopoziomowych z drogami publicznymi nie będzie.</p>

7	UWAGA OGÓLNA	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, doceniając wysiłki zmierzające do ochrony tak istotnych wartości jak zdrowie i życie człowieka, pozytywnie odnosi się do podjęcia działań zmierzających do uregulowania kwestii związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Jednakże Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich negatywnie opiniuje postanowienia projektu ustawy o zmianie ustawy, dotyczące rozszerzenia zakresu obowiązywania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. r ponad wymogi wynikające bezpośrednio z jej zapisów.</p> <p>W uzasadnieniu do projektu ustawy (na stronach 7 i 8) zawarto zapis, iż dyrektywa jw.: „<i>rozszerza swój zakres przedmiotowy poza transeuropejską sieć transportową (TEN-T) i obejmuje swoim działaniem autostrady i tzw. drogi główne (tzn. drogi poza obszarami miejskimi łączące główne miasta lub regiony; należące do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg) znajdujące się poza siecią TEN-T oraz wszystkie drogi znajdujące się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości i są budowane lub realizowane z funduszy unijnych</i>”.</p> <p>Z powyższym niezgodne są proponowane w ustawie zapisy dodanego do ustawy o drogach publicznych art. 24ga ust. 1, którego punkt 3 brzmi: Art. 24ga ust 1 Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do: (...) 3) dróg krajowych i dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które:</p> <p>a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast, oraz b) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.</p> <p>Pragniemy zauważyć, iż zapisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. rozszerzają obowiązek ustanowienia i wdrożenia procedur dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinki dróg wykraczające poza sieć TEN-T. Dyrektywa ta jednak jednoznacznie określa kryteria jakie te drogi mają spełniać, a mianowicie: drogi budowane lub realizowane są z funduszy unijnych; drogi, które znajdują się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości. Z drugiego z ww. kryteriów, w ocenie Konwentu wynika jednoznacznie, że intencją tworców zapisy dyrektywy było rozszerzenie obowiązku ustanowienia i wdrożenia procedur dotyczących BRD o drogi zbliżone swoim charakterem do dróg w sieci</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.</p> <p>Odnosząc się do negatywnej opinii dotyczącej objęcia obligatoryjnym zakresem stosowania przepisów <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej dróg wojewódzkich lub ich odcinków</i>, które łącznie spełniają następujące przesłanki :</p> <p>a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast, oraz b) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej;</p> <p>MI wyjaśniło, że po dodatkowej analizie przepisów wdrażanej <i>dyrektywy BRD</i> oraz obowiązujących przepisów krajowych, w ocenie resortu infrastruktury, przepis powinien pozostać w brzmieniu zaproponowanym w <i>projekcie ustaw</i>. Za pozostawieniem projektowanego zakresu przedmiotowego ustawy przemawia wiele czynników i warunków. Przede wszystkim należy mieć na uwadze fakt, że drogi wojewódzkie w Polsce stanowią uzupełnienie sieci dróg krajowych. Do tej kategorii dróg publicznych zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa. Zaś w myśl przepisów <i>rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i>, drogi wojewódzkie powinny spełniać wymagania techniczne i użytkowe określone dla klasy GP lub G. Tym samym drogi wojewódzkie co do zasady stanowią podstawowy układ dróg publicznych w Polsce o najwyższych parametrach technicznych po drogach krajowych. Dodatkowo należy wskazać, że z preambuły obecnie implementowanej <i>dyrektywy BRD</i> jednoznacznie wynika, że dotychczas wdrożone w sieci TEN-T procedury zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej pomogły w zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na tych drogach. Zaś z oceny skutków <i>dyrektywy BRD</i> wynika jasno, że w państwach członkowskich, które stosowały przepisy <i>dyrektyw BRD</i> na dodatkowej sieci dróg (dróg nienależących do sieci TEN-T), osiągnęły znacznie lepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego niż państwa członkowskie, które tego nie czyniły. Ponadto w ramach konsultacji publicznych pojawiły się stanowiska wskazujące na zasadność rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy BRD o pozostałe drogi wojewódzkie oraz drogi w miastach nawet jeżeli dyrektywa BRD ogranicza ten obowiązek wyłącznie do tych wskazanych w projektowanym art. 24ga ust. 1 <i>ustawy o drogach publicznych</i>.</p>
---	--------------	-----------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>TEN-T-drogi zamiejskie o ograniczonej dostępności, czyli drogi charakteryzujące się zazwyczaj większymi prędkościami jazdy pojazdów, przewagą ruchu tranzytowego oraz bardzo dużym natężeniem ruchu - dróg charakteryzujących się największą pracą przewozową. Należy zwrócić uwagę, że drogi wojewódzkie administrowane przez przykładowo Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach to drogi klas GP, G (w zdecydowanej większości), a nawet klasy Z. Pomimo różnych klas technicznych drogi wojewódzkie charakteryzują się zbliżonymi parametrami technicznymi i zbliżone są na nich proporcje pomiędzy ruchem lokalnym i tranzytowym.</p> <p>Zdecydowana większość dróg wojewódzkich nie jest drogami o ograniczonej dostępności. Jedynie pojedyncze, krótkie odcinki dróg wojewódzkich, spełniają ww. kryteria określone przez dyrektywę.</p> <p>Uwzględniając powyższe wątpliwości budzą postanowienia projektowanej ustawy dotyczące objęcia wszystkich dróg wojewódzkich budowanych lub realizowanych ze środków unijnych obowiązkami wynikającymi z zapisów przedmiotowej dyrektywy.</p> <p>Przepisy jw. znacznie wykraczają poza zakres obligatoryjny wynikający z dyrektywy. Zagadnienie to należy rozpatrywać w kontekście większych kosztów realizacji wszystkich inwestycji realizowanych ze środków unijnych oraz przede wszystkim w kontekście wydłużenia czasu ich realizacji.</p> <p>Zaznaczamy, że brak zapisów, które obligować będą zarządców dróg wojewódzkich do wdrażania procedur związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego na całej sieci w niczym nie będzie ograniczać ich własnych inicjatyw w tym zakresie.</p> <p>Poszczególne Zarządy już obecnie prowadzą szereg niesformalizowanych działań w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego (kontrola dokumentacji przez pracowników posiadających certyfikaty audytorów BRD, systematyczne pozyskiwanie danych policyjnych o zdarzeniach drogowych, udział w pracach zespołów badających przyczyny wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym itp.).</p> <p>W przypadku gdy uwaga jw. nie zostanie uwzględniona, Konwent wskazuje, iż obowiązki jakie mają zostać nałożone na zarządców dróg wojewódzkich wynikające z zastosowania ww. dyrektywy na drogach wojewódzkich powinny być określone jako fakultatywne, a nie obligatoryjne.</p>	
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

8	UWAGA OGÓLNA	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Brak kryteriów klasyfikacji odcinków dróg, którymi ma się kierować zarządca sieci drogowej podczas oceny ryzyka wystąpienia wypadków. Brak postanowień w przedmiotowym zakresie.	WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii braku kryteriów jakimi zarządca drogi powinien kierować się podczas przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, o której mowa w projektowanym art. 24m <i>ustawy o drogach publicznych</i> MI wyjaśniło, że <i>projekt ustawy</i> w art. 24ma <i>ust. 6 ustawy o drogach publicznych</i> przewiduje delegację ustawową do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia, w którym zostanie określona metoda i sposób przeprowadzania oceny ryzyka, tryb przekazywania sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu oraz sposób prezentacji wyników oceny ryzyka, a także liczbę kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich rodzaje. Reasumując metoda i sposób przeprowadzania przez zarządcę drogi ww. oceny ryzyka wynikać będzie z rozporządzenia Ministra Infrastruktury
9	UWAGA OGÓLNA	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	W związku ze zwiększeniem zakresu obowiązków wynikających z powyższego projektu zmiany ustawy oraz innych ustaw w związku z wdrożeniem dyrektywy BRD, gdzie ustawa przewiduje zwiększenie etatów i nakładów finansowych na drogach krajowych, proponuje się uwzględnienie zatrudnienia dodatkowych pracowników oraz zwiększenie nakładów finansowych także na szczeblu dróg wojewódzkich. Należy wskazać, że powyższe nie dotyczy tylko konieczności wykonania audytów BRD, ale również dokonanie ocen wpływów planowanych dróg przewidzianych do przebudowy przed wszczęciem postępowań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz 3-etapowego audytu BRD dróg przewidzianych do przebudowy. Z dzisiejszej perspektywy konsekwencje i skuteczność wprowadzanych zapisów, trudne są do przewidzenia, chociaż na pewno znacznie się wydłużą procesy budowlane i zwiększą ich koszty. Wzrost ten będzie pochodną wprowadzania jednolicie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż eksperci, prowadzący audyty na różnych etapach procesu budowlanego, będą oczekiwali rozwiązań porównywalnych do stosowanych na transeuropejskiej sieci transportowej TEN- T, bo taki chyba będzie kierunek kształcenia i szkolenia audytorów BRD.	WYJASNIENIA MI: Odnosząc się do kwestii finansowych wskazano, że w art. 10 <i>projektu ustawy</i> określona została reguła wydatkowa, która w <i>ust. 2</i> określiła maksymalny limit wydatków z budżetu województw przeznaczonych na realizację ustawy. W zakresie obowiązku przeprowadzania przez zarządy województw oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków oraz przygotowanie sprawozdania z wyników tej oceny przewiduje się, że koszty tego zadania wynosić będą ok. 56 mln zł. Przy czym należy pamiętać, że pierwszą ocenę należy zrobić do końca 2024 r. o kolejne oceny będą przeprowadzane raz na 5 lat i dotyczyć będą tych dróg wojewódzkich które są w użytkowaniu od ponad 3 lat. W związku z powyższym wydatki w kwocie 56 mln. zł w 10-letnim okresie budżetowym – przewidziane są w 2024 r. i 2029 r. Natomiast w zakresie przeprowadzania oceny wpływu na BRD (etap decyzji środowiskowej) i audytów BRD (na 4 etapach realizacji inwestycji drogowej) zakłada się, że będą one wykonywane z budżetów poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Należy zwrócić uwagę, że jednostki samorządu terytorialnego powinny mieć świadomość (ubiegając się o środki unijne), że w związku z otrzymaniem tych środków na realizację danej inwestycji drogowej, będą zobowiązani do wykonania dodatkowych obowiązków wynikających np. z dyrektywy BRD. Zaś w części kosztów z refundacji unijnych można przeznaczyć na ewentualne dodatkowe etaty pozywające na przeprowadzenie audytów BRD.
10	Art. 1 pkt 1 lit. e projektu ustawy (dot. art. 4 pkt 38	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Zgłaszamy potrzebę doprecyzowania definicji „szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego” (projektowane brzmienie art. 4 pkt 38 ustawy o drogach publicznych). Ze względu na obowiązek prowadzenia przez zarządców dróg analiz	WYJASNIENIA MI: W odniesieniu do nowelizowanej definicji „szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego” MI informuje, że zgodnie z <i>zarządzeniem nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia</i>

	ustawy o drogach publicznych)		wypadkowości z takimi uczestnikami ruchu, konieczne jest dopasowanie tej definicji do informacji zawartych w systemie SEWiK, by można było jednoznacznie przypisać czy w konkretnym zdarzeniu drogowym wystąpili tego typu uczestnicy ruchu. Przykładowo zgodnie z projektem ustawy „szczególnie zagrożonymi uczestnikami ruchu” są osoby niepełnosprawne niezależnie jakim środkiem transportu się poruszają, natomiast karta zdarzenia drogowego nie obliuguje do wpisania w niej przez policjanta, czy uczestnikiem danego zdarzenia była taka osoba.	22 października 2015 r. w sprawie metod i form przeprowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych w załączniku nr 1 określającym wzór KARTY ZDARZENIA DROGOWEGO w pozycji określającej uczestników zdarzenia jest wskazana „osoba niepełnosprawna” jak również w załączniku nr 2 określającym SPOSÓB WYPEŁNIANIA KARTY ZDARZENIA DROGOWEGO. Wydaje się zatem, że w przypadku gdy uczestnikiem zdarzenia drogowego na drodze jest osoba niepełnosprawna to w karcie zdarzenia drogowego należy wpisać taką informację, gdyż obowiązujące przepisy przewidują taką możliwość.
11	Art. 1 pkt 10 projektu ustawy (dot. art. 24mb ustawy o drogach publicznych)	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	W art. 24mb ust. 1 ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być prowadzone przez organ zarządzający ruchem. Powyższą zmianę należy uwzględnić odpowiednio w pozostałych ustępach tego artykułu, w tym w szczególności ust. 6, w którym zalecenia ekspertów w zakresie organizacji ruchu, powinny być kierowane jako wnioski do organu zarządzającego ruchem do rozpatrzenia. Przepisy dotyczące ruchu drogowego wynikające m.in. z ustawy - Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeń wykonawczych wskazują organ zarządzający ruchem oraz organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem jako odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego w zakresie organizacji ruchu. Organ zarządzający ruchem, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem przeprowadza kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania organizacji ruchu, przez którą rozumie się geometrię drogi i zakres dostępu do drogi, sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów, tj. w zakresie określonym w ust. 2 art. 24mb	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy wyjaśnić, że zgodnie z projektowanym art. 24mb ust. 2 ustawy o drogach publicznych, który stanowi wdrożenie art. 6a dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ww. kontrole BRD mają na celu analizę m. in. parametrów użytkowych i technicznych oraz stanu technicznego drogi lub jej odcinka. Zatem kontrola BRD dotyczy nie tylko kwestii związanych z szeroko rozumianym prawidłowym oznakowaniem danego odcinka drogi publicznej czy też geometrii drogi, ale również dotyczy kwestii technicznych i użytkowych danego odcinka drogi. Wydaje się zatem, że to zarządca drogi, a nie organ zarządzający ruchem jest podmiotem najwłaściwszym do jej przeprowadzania. Ponadto należy zauważyć, że projekt ustawy przewiduje również, że kontrola BRD przeprowadzana jest na podstawie wizji lokalnej dokonywanej na danej drodze lub jej odcinku przez zespół ekspertów powołany przez zarządcę drogi, w skład którego wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zatem w skład zespołu będzie wchodziła osoba z odpowiednią wiedzą w zakresie organizacji ruchu. Na podstawie wyników kontroli BRD ww. zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi, mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na danej drodze lub jej odcinku. Zaś zarządca drogi uwzględni zalecenia w ramach planu finansowania, o którym mowa w art. 20 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, oraz realizuje je w miarę dostępnych środków finansowych. W ocenie MI nie ma zatem uzasadnienia dla wskazywania organu zarządzającego ruchem jako podmiotu właściwego do przeprowadzania kontroli BRD i decydowania o uwzględnieniu bądź też nie zaleceń wynikających z przeprowadzonej kontroli BRD.
12	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy (dot. art. 20ab	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Art. 1 pkt 3 projektowanej ustawy stanowi, iż <i>po art. 20a dodaje się art. 20ab</i> . Omawiany zapis powinien brzmieć: <i>po art. 20aa dodaje się art. 20ab</i> . W ustawie o drogach publicznych po art. 20a jest art. 20aa. Tym samym omawiany zapis powinien brzmieć: <i>po art. 20aa dodaje</i>	UWAGA UWZGLĘDNIONA

	ustawy o drogach publicznych)		się art. 20ab	
13	Art. 2 projektu ustawy (dot. zmian w ustawie – Prawo budowlane)	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Art. 2 pkt 2 w lit. b projektowanej ustawy stanowi, iż: <i>po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu: „7) w przypadku drogi krajowej albo drogi wojewódzkiej lub ich odcinka, innych niż wymienione w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, należy ponadto przedstawić:</i> Omawiany zapis powinien brzmieć: <i>po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu: „7a) w przypadku drogi krajowej albo drogi wojewódzkiej lub ich odcinka, innych niż wymienione w art. 24ga ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, należy ponadto przedstawić:</i>	UWAGA UWZGLĘDNIONA
14	Art. 2 projektu ustawy (dot. zmian w ustawie – Prawo budowlane)	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Projekt ustawy przewiduje w art. 2 zmiany w ustawie - Prawo budowlane. Nakazują one inwestorowi złożenie oświadczenia odnośnie przewidywanego finansowania zadania z budżetu Unii Europejskiej. Przy utrzymaniu zapisu jw. zachodzi uzasadniona obawa, że wiele inwestycji nie będzie mogło skorzystać z dofinansowania ze środków Unii Europejskiej., o które zarządcy drogi będą mogli ubiegać się dopiero po uzyskaniu pozwoleń na realizację inwestycji. Często na etapie uzyskiwania zgody na prowadzenie robót budowlanych (zgłoszenie, pozwolenie na budowę, ZRID) nie jest znane zewnętrzne źródło finansowania. Co więcej wiele inwestycji otrzymuje dofinansowanie po ich zrealizowaniu	WYJAŚNIENIA MI: Odnosząc się do uwagi dotyczące projektowanych zmian w <i>ustawie Prawo budowlane</i> polegających na wprowadzeniu obowiązku dołączania do wniosków o wydanie zgód budowlanych (zgłoszenia, pozwolenia na budowę, decyzji ZRID) oświadczenia zarządcy drogi o nie ubieganiu się o dofinansowanie zamierzenie budowlanego z budżetu UE, MI wyjaśnia, że projektodawca zakłada, że w sytuacji gdy zarządca drogi ma zamiar ubiegać się o dofinansowanie inwestycji drogowej ze środków UE wówczas powinien przeprowadzić stosowane audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego (audytu BRD) i zgodnie z przepisami <i>ustawy Prawo budowlane</i> przedstawić je właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej. Natomiast, w sytuacji gdy zarządca drogi nie ma zamiaru ubiegać się o dofinansowanie realizacji inwestycji ze środków UE, wówczas taką informacje powinien przedstawić ww. organowi. Należy zauważyć, że obowiązek przeprowadzania audytu BRD i tym samym stosowania przepisów rozdziału 2b <i>ustawy o drogach publicznych</i> jest niezależny od momentu, w których dofinansowanie dany zarządca uzyskał. Zaś zgodnie z obecną perspektywą finansową możliwość ubiegania się o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych jest możliwe przed rozpoczęciem prac albo w trakcie. Natomiast wydaje się, że nie jest możliwe otrzymanie dofinansowania po ich zrealizowaniu nie jest możliwe ubieganie się o dofinansowanie.
15	Art. 1 pkt 10 projektu ustawy (dot. art. 24mb ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP	W przypadku, gdy zarządca drogi (zarząd drogi) nie posiada kompetencji organu zarządzającego ruchem, co ma miejsce na większości dróg wojewódzkich, w art. 24mb ust. 1 ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być prowadzone przez organ zarządzający ruchem. Powyższą zmianę należy uwzględnić odpowiednio w pozostałych ustępach tego paragrafu, w tym w szczególności w ust. 6, w którym	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W zakresie uwagi dotyczącej kwestii przeprowadzania przez zarządcę drogi ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego (kontroli BRD) MI przede wszystkim wyjaśnia, że zgodnie z projektowanym art. 24mb ust. 2 <i>ustawy o drogach publicznych</i> , który stanowi wdrożenie art. 6a <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury</i>

			<p>zalecenia ekspertów w zakresie organizacji ruchu, powinny być kierowane jako wnioski do organu zarządzającego ruchem do rozpatrzenia zgodnie z powyższym rozporządzeniem. Przepisy dotyczące ruchu drogowego wynikające m.in. z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeń wykonawczych wskazują organ zarządzający ruchem oraz organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem jako odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego w zakresie organizacji ruchu. Organ zarządzający ruchem, zgodnie z <i>rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem</i> przeprowadza kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania organizacji ruchu, przez którą rozumie się geometrię drogi i zakres dostępu do drogi, sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów tj. w zakresie określonym w art. 24mb ust. 2.</p>	<p><i>drogowej</i> ww. kontrole BRD mają na celu analizę m. in. parametrów użytkowych i technicznych oraz stanu technicznego drogi lub jej odcinka. Zatem kontrola BRD dotyczy nie tylko kwestii związanych z szeroko rozumianym prawidłowym oznakowaniem danego odcinka drogi publicznej czy też geometrii drogi, ale również dotyczy kwestii technicznych i użytkowych danego odcinka drogi. Wydaje się zatem, że to zarządca drogi, a nie organ zarządzający ruchem jest podmiotem najważniejszym do jej przeprowadzania. Ponadto należy zauważyć, że <i>projekt ustawy</i> przewiduje również, że kontrola BRD przeprowadzana jest na podstawie wizji lokalnej dokonywanej na danej drodze lub jej odcinku przez zespół ekspertów powołany przez zarządcę drogi, w skład którego wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zatem w skład zespołu będzie wchodziła osoba z odpowiednią wiedzą w zakresie organizacji ruchu. Na podstawie wyników kontroli BRD ww. zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi, mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na danej drodze lub jej odcinku. Zaś zarządca drogi uwzględni zalecenia w ramach planu finansowania, o którym mowa w art. 20 pkt 2 <i>ustawy o drogach publicznych</i>, oraz realizuje je w miarę dostępnych środków finansowych. W ocenie MI nie ma zatem uzasadnienia dla wskazywania organu zarządzającego ruchem jako podmiotu właściwego do przeprowadzania kontroli BRD i w konsekwencji do decydowania o uwzględnieniu bądź też nie zaleceń wynikających z przeprowadzonej kontroli BRD.</p>
16	UWAGA OGÓLNA	Autostrada Wielkopolska	<p>Z uwagi na fakt, że w/w obowiązki są elementem zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej, to zgodnie z przytoczonym art. 19 ust. 3 UDP czynności związane z wykonaniem tych obowiązków obciążają GDDKiA. Niemniej jednak wskazać należy, że na podstawie wyników kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi. Zalecenia te zarządca drogi, co do zasady, jest obowiązany uwzględnić w ramach planu finansowania. Jakkolwiek w związku z zasadniczym celem wprowadzanych regulacji, jakim jest ochrona szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, a więc tzw. niechronionych użytkowników drogi (m.in. pieszych i rowerzystów), Koncesjonariusze stoją na stanowisku, że w/w zalecenia nie będą dotyczyć płatnych odcinków autostrady A2, zarządzanych przez AWSA jak i AWSA II, to jednak, działając z daleko posuniętej ostrożności, wskazujemy, że w sytuacji, w której w związku z wdrożeniem przedmiotowych zaleceń doszłoby do konieczności wydatkowania przez AWSA lub AWSA II dodatkowych środków zarówno AWSA jak i AWSA II poczyni starania</p>	<p>WYJASNIENIA MI: Tak jak jest obecnie zgodnie z art. 19 ust. 3 <i>ustawy o drogach publicznych</i> spółka pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady z wyjątkiem zadań zastrzeżonych do kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Tym samym obowiązki zarządcy drogi w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dróg, tak jak jest to obecnie, na autostradzie A1 ciążyą co do zasady i będą ciążyły na GDDKiA. Zatem zadania związane m. in. z przeprowadzaniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków czyli tzw. oceny ryzyka, • sporządzenia oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz • przeprowadzenia ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, <p>będą należały do GDDKiA. Jednocześnie <i>projekt ustawy</i> w art. 24mb <i>ustawy o drogach publicznych</i> przewiduje, że na podstawie wyników ww. ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>

			celem dochodzenia zwrotu przeznaczonych na ten cel środków w ramach przysługujących Koncesjonariuszom instrumentów w zawartych umowach koncesyjnych	zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi, mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na danej drodze lub jej odcinku. Zarządca drogi uwzględnia co do zasady zalecenia w ramach planu finansowania oraz realizuje je w miarę dostępnych środków finansowych. W uzasadnionych zaś przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić ww. zaleceń. Tym samym należy zauważyć, że projektowane przepisy nie przewidują bezwzględnego obowiązku wykonania ww. zaleceń. Zarządca drogi będzie bowiem w każdym przypadku indywidualnie oceniał sporządzony przez zespół ekspertów raport, a następnie podejmował stosowane decyzje w sprawie możliwości i konieczności wykonania wskazanych w nim zaleceń. Reasumując należy wskazać, że wykonanie ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sporządzenie przez zespół ekspertów raportu wraz z zaleceniami nie oznacza, że w każdym przypadku zarządca drogi będzie zobligowany do ich wykonania
17	UWAGA OGÓLNA	Gdańsk Transport Company SA	Wprowadzone do ustawy nowe obowiązki, zgodnie z zapisami Umowy o Budowę i Eksploatację Autostrady A1 (dalej: „Umowa Koncesyjna”), obciążają Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Niemniej, zastrzegamy, iż w przypadku, w którym projektowane przepisy w ich ostatecznym kształcie będą spełniały przesłanki uznania ich za Zmianę Prawa w rozumieniu Umowy Koncesyjnej, której wystąpienie stanowi zgodnie z Umową Koncesyjną Zdarzenie Odszkodowawcze, GTC S.A. będzie postępowała zgodnie z procedurą umowną zgłoszenia Zdarzenia Odszkodowawczego i dochodzenia wynikających z tego roszczeń. Powyższe odnosi się w szczególności do sytuacji, w której wprowadzone przepisy będą bezpośrednio lub pośrednio pogarszały sytuację finansową GTC S.A. i będą mieć niekorzystny wpływ na sytuację gospodarczą GTC S.A. lub spowodują konieczność wprowadzenia zmian w zakresie projektu Autostrady, jakości lub ilości prac lub zmiany jakości lub ilości zobowiązań GTC S.A. w zakresie eksploatacji, utrzymania lub rehabilitacji	<p>WYJAŚNIENIA MI:</p> <p>Tak jak jest obecnie zgodnie z art. 19 ust. 3 <i>ustawy o drogach publicznych</i> spółka pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady z wyjątkiem zadań zastrzeżonych do kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Tym samym obowiązki zarządcy drogi w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dróg, tak jak jest to obecnie, na autostradzie A1 ciążyą i będą ciążyły na GDDKiA. Zatem zadania związane m. in. z przeprowadzaniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków czyli tzw. oceny ryzyka, • sporządzenia oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz • przeprowadzenia ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, <p>będą należały do GDDKiA. Jednocześnie <i>projekt ustawy</i> w art. 24mb <i>ustawy o drogach publicznych</i> przewiduje, że na podstawie wyników ww. ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi, mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na danej drodze lub jej odcinku. Zarządca drogi uwzględnia co do zasady zalecenia w ramach planu finansowania oraz realizuje je w miarę dostępnych środków finansowych. W uzasadnionych zaś przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić zaleceń. Tym samym należy zauważyć, że projektowane przepisy nie przewidują bezwzględnego obowiązku wykonania ww. zaleceń. Zarządca drogi będzie bowiem w każdym przypadku</p>

				indywidualnie oceniał sporządzony przez zespół ekspertów raport, a następnie podejmował stosowane decyzje w sprawie możliwości i konieczności wykonania wskazanych w nim zaleceń. Reasumując, należy wskazać, że wykonanie ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sporządzenie przez zespół ekspertów raportu wraz z zalecenia nie oznacza, że w każdym przypadku zarządca drogi będzie zobligowany do ich wykonania.
18	Art. 1 pkt 11 projektu ustawy (dot. art. 24n ustawy o drogach publicznych)	Stalexport Autostrada Małopolska SA,	Z uwagi na fakt, że projekt zmiany ustawy o drogach publicznych przewiduje objęcie obowiązkiem przeprowadzenia audytów brd dróg spoza sieci TEN-T oraz rozszerza proces zarządzania bezpieczeństwem dróg o mechanizm ukierunkowanych kontroli brd (art. 24 mb), które wykonywać będzie zespół ekspertów, w skład którego wchodzi co najmniej jeden audytor brd, stoimy na stanowisku, że szkolenia okresowe audytorów brd powinny odbywać się co najmniej raz na 3 lata. Wydłużenie tego okresu do cyklu 5 letniego nie służy podnoszeniu ich kwalifikacji. Szczególnie, że w obecnym czasie częstotliwość szkoleń zmniejszyła się ze względu na obowiązujący stan zagrożenia epidemicznego (zgodnie z art. 15zzzu Ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (t.j. Dz. U. poz. 1842 z późn. zm.) - certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydany na podstawie art. 24n ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087), którego ważność upływa w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego, stanu epidemii albo w okresie 30 dni następujących po ich odwołaniu, zachowuje ważność, jednak nie dłużej niż do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później).	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA. MI wyjaśniło, że <i>dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej</i> , nie określa jak często audytorzy BRD powinni brać udział w szkoleniach okresowych. Dyrektywa wskazuje jedynie w art. 9 w ust. 2, że Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy BRD pełniący swoje funkcje na podstawie niniejszej dyrektywy przeszli szkolenie wstępne zakończone uzyskaniem certyfikatu kompetencji zawodowych, a następnie uczestniczyli w dalszych okresowych kursach szkoleniowych. Dotychczasowy termin 3 lat pomiędzy szkoleniami okresowymi, w ocenie projektodawcy, należy wydłużyć do 5 lat, w szczególności ze względu na fakt, że szkolenia okresowe odbywają audytorzy BRD, którzy aktywnie wykonują swoją pracę tj. na bieżąco przeprowadzają audyty BRD, zaś wiedza techniczna w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie ulega tak częstym zmianom. Reasumując, w ocenie MI zasadne jest wydłużenie okresu pomiędzy szkoleniami okresowymi dla audytorów BRD.



Warszawa, 31 maja 2022 r.

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn.: DPUE.920.2447.2021.MH (28)
dot.: RM-0610-68-22 (tekst ostateczny)

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

W SPRAWIE OCENY RYZYKA ORAZ KATEGORII BEZPIECZEŃSTWA RUCHU
DROGOWEGO

Na podstawie art. 24mb ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595 oraz z 2022 r. poz. 32 i 665) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków;
- 2) sposób przekazywania sprawozdania z oceny ryzyka do ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w sprawozdaniu;
- 4) kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

§ 2. 1. W celu przeprowadzenia oceny ryzyka, na danej drodze lub jej odcinku, należy zastosować metodologię reaktywną lub metodologię proaktywną.

2. Jeśli dla danego odcinka drogi dostępne są dane dotyczące wypadków drogowych z co najmniej 3 ostatnich lat, ocenę ryzyka należy rozpocząć od zastosowania metodologii reaktywnej. W przypadku braku takich danych, należy zastosować metodologię proaktywną.

§ 3. 1. Metoda reaktywna polega na ocenie drogi lub jej odcinka pod względem występowania wypadków drogowych.

2. Ocena ryzyka metodą reaktywną jest przeprowadzana osobno dla:

- 1) autostrad i dróg ekspresowych;
- 2) pozostałych dróg lub ich odcinków:
 - a) dwujezdniowych,
 - b) jednojezdniowych.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

3. Przed przystąpieniem do oceny ryzyka należy zebrać następujące dane dotyczące ocenianych dróg lub ich odcinków:

- 1) dla autostrad i dróg ekspresowych - występowanie węzłów, ukształtowanie poziome, typowy przekrój drogi, liczba wypadków, w których były osoby ranne lub ofiary śmiertelne wraz z ustaleniem miejsca tych zdarzeń;
- 2) dla pozostałych dróg lub ich odcinków dwujezdniowych - występowanie węzłów lub skrzyżowań, ukształtowanie poziome, typowy przekrój drogi i średni dobowy ruch roczny, zwany dalej SDRR, liczba wypadków, w których były osoby ranne lub ofiary śmiertelne wraz z ustaleniem miejsca tych zdarzeń;
- 3) dla pozostałych dróg lub ich odcinków jednojezdniowych - występowanie skrzyżowań, ukształtowanie poziome, typowy przekrój drogi, SDRR oraz liczba wypadków, w których były osoby ranne lub ofiary śmiertelne wraz z ustaleniem miejsca tych zdarzeń.

4. Następnie drogi podlegające ocenie ryzyka należy podzielić na odcinki jednorodne uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 5-7.

5. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 2 pkt 1, ocenę ryzyka przeprowadza się osobno dla każdego kierunku ruchu. W celu określenia jednorodnych odcinków tych dróg należy brać pod uwagę:

- 1) występowanie węzłów i skrzyżowań;
- 2) zmianę liczby pasów ruchu;
- 3) zmianę cech geometrycznych;
- 4) maksymalną długość odcinka:
 - a) poza miastami - 15 km,
 - b) w miastach - 7 km.

6. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a, ocenę ryzyka przeprowadza się łącznie dla obydwu kierunków ruchu. W celu określenia jednorodnych odcinków tych dróg należy brać pod uwagę:

- 1) występowanie węzłów i skrzyżowań;
- 2) zmianę liczby pasów ruchu;
- 3) zmianę cech geometrycznych;
- 4) zmianę wielkości SDRR;
- 5) maksymalną długość odcinka:
 - a) z węzłami - 15 km,
 - b) ze skrzyżowaniami - 7 km;

6) w przypadku skrzyżowań w jednym poziomie ponadto należy uwzględnić i określić, czy skrzyżowanie jest z drogą wyższej kategorii albo z drogą tej samej kategorii albo z drogą niższej kategorii.

7. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 2 pkt 2 lit. b, ocenę ryzyka przeprowadza się łącznie dla obydwu kierunków ruchu. W celu określenia jednorodnych odcinków tych dróg należy brać pod uwagę:

- 1) występowanie skrzyżowań;
- 2) podział w przypadku zmiany:
 - a) liczby pasów ruchu,
 - b) cech geometrycznych;
- 5) wielkość SDRR;
- 6) maksymalną długość odcinka - 7 km;
- 7) w przypadku skrzyżowań w jednym poziomie ponadto należy uwzględnić i określić, czy skrzyżowanie jest z drogą wyższej kategorii albo tej z drogą tej samej kategorii albo z drogą niższej kategorii.

8. Jako osobne odcinki dróg podlegające ocenie ryzyka mogą zostać wydzielone węzły lub skrzyżowania.

9. Po ustaleniu jednorodnych odcinków dróg należy obliczyć średnią gęstość występowania wypadków na 1 km drogi w obszarze węzła lub w obszarze skrzyżowania oraz średnią koncentrację wypadków na 1 km w określonym czasie w odniesieniu do natężenia ruchu. Wartości te stanowią punkt odniesienia do określenia poziomu bezpieczeństwa poszczególnych odcinków dróg (węzłów, skrzyżowań).

§ 4. 1. Wynikiem przeprowadzonej oceny ryzyka w oparciu o metodologię reaktywną jest przypisanie każdego z osobno ocenianych odcinków drogi jako odcinka: bezpiecznego, średnio bezpiecznego albo niebezpiecznego.

2. W przypadku odcinków dróg średnio bezpiecznych należy ponownie dokonać oceny ryzyka tego odcinka w oparciu o metodologię proaktywną przeprowadzoną zgodnie z § 5.

§ 5. 1. Metoda proaktywna polega na ocenie drogi lub jej odcinka pod względem parametrów technicznych danej drogi lub jej odcinka.

2. Ocena ryzyka metodą proaktywną jest przeprowadzana osobno dla:

- 1) autostrad i dróg ekspresowych;
- 2) pozostałych dróg lub ich odcinków.

3. Przed przystąpieniem do oceny ryzyka należy zebrać następujące dane dotyczące ocenianych dróg lub ich odcinków:

- 1) dla autostrad i dróg ekspresowych - występowanie węzłów, typowy przekrój drogi, ukształtowanie terenu, przekrój poprzeczny oraz SDRR;
- 2) dla pozostałych dróg lub ich odcinków - występowanie skrzyżowań lub węzłów, typowy przekrój drogi, rodzaj terenu, przekrój poprzeczny oraz SDRR.

4. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 2 pkt 1, ocenę ryzyka przeprowadza się osobno dla każdego kierunku ruchu. W celu określenia jednorodnych odcinków tych dróg należy brać pod uwagę:

- 1) liczbę pasów ruchu;
- 2) rodzaju terenu;
- 3) limit prędkości;
- 4) występowanie węzłów;
- 5) maksymalna długość odcinka:
 - a) poza miastami - 5 km,
 - b) w miastach - 3 km.

4. Każdy wyodrębniony zgodnie z ust. 4 odcinek drogi oceniamy uwzględniając następujące dane techniczne:

- 1) szerokość pasów;
- 2) otoczenie drogi - występowanie przeszkód, ich rodzaj, długość oraz odległość od jezdni;
- 3) promienie łuków;
- 4) odległość między węzłami;
- 5) konflikt ze szczególnie zagrożonymi uczestnikami ruchu drogowego;
- 6) oznakowania pionowe i poziome oraz jego czytelność;
- 7) funkcjonowanie centrów sterowania ruchem lub innych mechanizmów ITS;
- 8) oświetlenie.

5. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 2 pkt 2, ocenę ryzyka przeprowadza się łącznie dla obydwu kierunków ruchu. W celu określenia jednorodnych odcinków tych dróg należy brać pod uwagę:

- 1) występowanie węzłów lub skrzyżowań;
- 2) liczbę pasów ruchu;
- 3) rodzaju terenu;
- 4) limit prędkości.

6. Każdy wyodrębniony zgodnie z ust. 5 odcinek drogi oceniamy uwzględniając następujące dane techniczne:

- 1) występowanie pasów rozdzielających między jezdniami o przeciwnych kierunkach;
- 2) szerokość pasów;
- 2) otoczenie drogi;
- 3) promienie łuków;
- 4) gęstość zjazdów z drogi;
- 5) występowanie skrzyżowań lub węzłów i ich rodzaj;
- 6) konflikty z szczególnie zagrożonymi uczestnikami ruchu drogowego w tym istnienia infrastruktury dla pieszych i rowerzystów;
- 7) rodzaj i szerokość pobocza;
- 8) oznakowania pionowe i poziome oraz jego czytelność;
- 9) oświetlenie;
- 10) występowania dodatkowych pasów ruchu lub odcinków do wyprzedzania.

7. Wynikiem przeprowadzonej oceny ryzyka w oparciu o metodologię proaktywną jest przypisanie do każdego ocenianego odcinka drogi liczby punktów, a następnie w oparciu o przyjęte parametry CMF (crash modification factor) oraz współczynniki redukcyjne, narzędzie oblicza wynik poprzez odejmowanie punktów za parametry niższe niż maksymalnie bezpieczne.

8. Na podstawie wyników ustalonych zgodnie z ust. 7, przypisuje się każdy z odcinków drogi jako odcinek: bezpieczny, średnio bezpieczny albo niebezpieczny.

§ 6. W przypadku dróg i ich odcinków ocenianych metodą reaktywną i proaktywną, ostateczny podział na odcinki i przypisanie ich jako odcinek: bezpieczny, średnio bezpieczny albo niebezpieczny następuje w wyniku nałożenia na siebie wyników obu ocen.

§ 7. 1. Zarządca drogi z wyników oceny ryzyka sporządza sprawozdanie, które w wersji elektronicznej przekazuje do ministra właściwego do spraw transportu.

2. Sprawozdanie z oceny ryzyka zawiera tabelaryczne zestawienie ocenionych odcinków dróg publicznych wraz z określeniem każdego z nich jako odcinka bezpiecznego, średnio bezpiecznego albo niebezpiecznego oraz mapę z naniesionymi odcinkami dróg w kolorze zielonym (odcinek bezpieczny), w kolorze żółtym (odcinek średnio bezpieczny), w kolorze czerwonym (odcinek niebezpieczny).

§ 8. Ustala się następujące 3 kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- 1) niebezpieczna;
- 2) średnio bezpieczna;
- 3) bezpieczna.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wprowadzanych zmian.

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego, o którym mowa w art. 24mb ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595 oraz z 2022 r. poz. 32, 665 i ...), zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka;
- 2) sposób przekazywania sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w tym sprawozdaniu;
- 4) kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ww. delegacja ustawowa została wprowadzona ustawą z dnia..... 2022 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.), która wdrożyła do polskiego systemu prawnego postanowienia *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej* zwanej dalej „*dyrektywą 2019/1936*”.

Zgodnie z wprowadzonymi do *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*, przepisami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem dróg objętych zakresem stosowania *dyrektywy 2019/1936* poszczególni zarządcy dróg publicznych mający w swoim zarządzie drogi lub ich odcinki objęte obowiązkiem stosowania przepisów *dyrektywy* (tj. GDDKiA, prezydent miasta na prawach powiatu i zarządy województw - art. 24ga ust. 1 ustawy) są zobligowani do oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, o której mowa w art. 24ma *ustawy o drogach publicznych*, zwanej dalej „oceną ryzyka”. Zaś minister właściwy do spraw transportu będzie sporządzał ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującą całą sieć dróg, o której mowa w art. 24mb tej ustawy, zwanej dalej „oceną bezpieczeństwa”.

Zatem w ramach oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg publicznych objętych zakresem *dyrektywy BRD* dokonuje się oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości skutków na podstawie:

- a) przede wszystkim badania wizualnego na miejscu albo na podstawie nagrania wizualnego – parametrów użytkowych i technicznych oraz stanu technicznego drogi lub jej odcinka,
- b) analizy odcinków sieci drogowej, które są użytkowane od ponad trzech lat i na których wystąpiła duża liczba poważnych wypadków w stosunku do natężenia ruchu.

Zarządcy dróg publicznych lub ich odcinków będących w użytkowaniu od co najmniej 3 lat – będą mieli obowiązek przeprowadzania oceny ryzyka, w ramach której oceniane będą parametry

użytkowe i techniczne oraz stan techniczny dróg lub ich odcinków, a także ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (art. 24ma ust. 1 *ustawy o drogach publicznych*). Ocena ryzyka będzie przeprowadzana przez zarządcę drogi co 5 lat na podstawie wizji lokalnej w terenie lub na podstawie nagrania wizualnego (art. 24ma ust. 2 *ustawy o drogach publicznych*). Z oceny ryzyka zarządca drogi będzie sporządzał sprawozdanie, na które składać się będą w szczególności wyniki oceny ryzyka oraz syntetyczny opis przyjętych założeń do dokonanej oceny ryzyka wraz z ich uzasadnieniem (art. 24ma ust. 3 *ustawy o drogach publicznych*).

Zarządca drogi będzie przekazywał sprawozdanie do ministra właściwego do spraw transportu co 5 lat, w terminie do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego, z tym że pierwsze sprawozdanie przekazać powinien do dnia 31 lipca 2024 r. Tym samym od 2024 r. kolejne sprawozdanie zarządcy drogi będzie przekazywał w terminie nie później niż do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego, w którym przeprowadzana jest ocena bezpieczeństwa, o której mowa w art. 24mb *ustawy o drogach publicznych* (art. 24ma ust. 4 *ustawy o drogach publicznych*).

Jednocześnie należy wskazać, że w myśl art. 24mb ust. 3 *ustawy o drogach publicznych* minister właściwy do spraw transportu pierwszą ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującą całą sieć dróg objętych dyrektywą przeprowadza najpóźniej do 2024 r. Kolejne zaś co 5 lat do dnia 31 grudnia danego roku kalendarzowego, w którym przeprowadzana jest ocena bezpieczeństwa. Na podstawie wyników ww. oceny bezpieczeństwa oraz do celów uszeregowania potrzeb dalszych działań według stopnia ważności wszystkie odcinki sieci drogowej zostaną przypisane do 3 kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

II. Szczegółowe przedstawienie projektowanych zmian:

Przedstawiona w projektowanym rozporządzeniu metoda i sposób przeprowadzania oceny ryzyka został przygotowany w oparciu o zapewnione przez Komisję Europejską projektowane wytyczne dotyczące metody przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć oraz ratingów poziomu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 5 ust. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej zmienionej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r.

Wytyczne są wynikiem prac działającej przy Komisji Europejskiej Grupy eksperckiej ds. bezpieczeństwa infrastruktury drogowej zawierającej przedstawicieli wszystkich państw członkowskich UE. Naukowe opracowanie wytycznych wykonało konsorcjum złożone z Narodowego Uniwersytetu Technicznego w Atenach, Uniwersytetu w Zagrzebiu oraz firmy FRED Engineering Srl z Rzymu.

Metoda przeprowadzenia oceny ryzyka składa się z dwóch metodologii:

- 1) reaktywnej – opartej na danych dotyczących występowania wypadków drogowych,
- 2) proaktywnej – opartej na parametrach technicznych infrastruktury drogowej.

Wybór metody oceny ryzyka zależy od tego czy zarządca drogi posiada dane dotyczące wypadków drogowych z co najmniej 3 ostatnich lat, które miały miejsce na ocenianej drodze lub jej odcinku. Jeśli dane te znajdują się w posiadaniu zarządcy, należy zacząć przeprowadzenie oceny od wykorzystania metody reaktywnej. Jeśli zarządca nie posiada takich danych, ocenę przeprowadza się wyłącznie z wykorzystaniem metody proaktywnej (§ 2 *projektu rozporządzenia*).

Metodę reaktywną (stanowiącą ocenę pod względem występowania wypadków) stosuje się osobno dla autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg lub ich odcinków objętych obowiązkiem przeprowadzenia oceny ryzyka. W przypadku pozostałych dróg lub odcinków osobno należy analizować drogi jednojezdniowe i dwujezdniowe (§ 3 ust. 1 i 2 *projektu rozporządzenia*).

Ocenę należy rozpocząć od zebrania niezbędnych danych dotyczących dróg, w tym przekroju danej drogi, ukształtowania poziomego drogi, występowania węzłów, liczba wypadków, w których były osoby ranne lub ofiary śmiertelne wraz z ustaleniem miejsca tych zdarzeń, a w przypadku dróg innych niż autostrady i drogi ekspresowe, również danych w zakresie występowania skrzyżowań oraz średniego dobowego ruchu rocznego (ŚDRR). Następnie drogi podlegające ocenie ryzyka należy podzielić na odcinki jednorodne, uwzględniając kryteria określone w kolejnych ust. 5-7 (§ 3 ust. 3 i 4 *projektu rozporządzenia*).

W projektowanych § 3 ust. 5-7 proponuje się zatem, aby drogi podlegające ocenie ryzyka podzielić na jednorodne odcinki, mając na uwadze fakt, że dla autostrad i dróg ekspresowych oceny dokonuje się osobno dla każdego kierunku ruchu, a dla pozostałych dróg lub ich odcinków łącznie dla obydwu kierunków ruchu. Podziału na odcinki należy dokonywać mając na uwadze występowanie węzłów i skrzyżowań, zmianę liczby pasów ruchu, zmianę cech geometrycznych drogi jak również zmianę wielkości ŚDRR.

Maksymalna długość poszczególnych odcinków dróg podlegających ocenie ryzyka nie powinna przekraczać:

- dla autostrad i dróg ekspresowych:
 - 15 km na drogach poza miastami,
 - 7 km na drogach przebiegających w miastach,
- dla pozostałych dróg dwujezdniowych:
 - 15 km, jeśli na drodze występują węzły,
 - 7 km, jeśli na drodze występują skrzyżowania
- dla pozostałych dróg jednojezdniowych:

- o 7 km.

Jako osobne odcinki mogą zostać wydzielone węzły lub skrzyżowania.

Następnie, należy obliczyć średnią gęstość występowania wypadków na 1 km drogi (węzła, skrzyżowania) oraz średnią koncentrację wypadków na 1 km w określonym czasie w odniesieniu do natężenia ruchu. Wartości te stanowią punkt odniesienia do określenia poziomu bezpieczeństwa poszczególnych odcinków dróg (węzłów, skrzyżowań) (§ 3 ust. 8 i 9 *projektu rozporządzenia*). Dane dotyczące gęstości występowania wypadków oraz koncentracji wypadków na poszczególnych odcinkach dróg należy wprowadzić do narzędzia obliczeniowego. Poprzez zastosowanie metody Poissona narzędzie to oszacuje prawdopodobieństwo występowania wypadków oraz określi wartości progowe pozwalające określić poziom bezpieczeństwa.

Jeśli prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku na danym odcinku jest niższe niż dolna wartość progowa, odcinek ten zostaje zakwalifikowany do klasy 3, czyli bezpiecznej. Wówczas nie należy podejmować dalszych działań związanych z bezpieczeństwem.

Jeśli prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku na danym odcinku jest wyższe niż górna wartość progowa, odcinek ten zostaje zakwalifikowany do klasy 1, czyli niebezpiecznej. Wówczas należy dokonać ukierunkowanej kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeprowadzić działania zaradcze.

Jeśli prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku mieści się między górną i dolną wartością progową, odcinek ten zostaje zakwalifikowany do klasy 2, czyli o nieokreślonym poziomie bezpieczeństwa. Wówczas należy przeprowadzić ocenę ryzyka z wykorzystaniem metodologii proaktywnej.

W projektowanym § 4 proponuje się dodatkowo wskazać, że wynikiem przeprowadzonej oceny ryzyka w oparciu o metodologię reaktywną jest przypisanie każdego z osobno ocenianych odcinków drogi jako odcinka: bezpiecznego, średnio bezpiecznego albo niebezpiecznego. W przypadku odcinków dróg średnio bezpiecznych należy ponownie dokonać oceny ryzyka tego odcinka, tym razem w oparciu o metodologię proaktywną, która szczegółów została opisana w kolejnym § 5 *projektu rozporządzenia*.

Metodę proaktywną stosuje się osobno dla autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg lub odcinków objętych obowiązkiem przeprowadzenia oceny ryzyka (§ 5 ust. 1 i 2 *projektu rozporządzenia*). Ocenę ryzyka przeprowadzaną metodą proaktywną należy rozpocząć podobnie jak w przypadku metody reaktywnej od zebrania niezbędnych danych dotyczących dróg, w tym przekroju drogi, ukształtowania terenu, w którym przebiega droga, przekroju

poprzecznego drogi, występowania węzłów lub skrzyżowań oraz średniego dobowego ruchu rocznego (ŚDRR) (§ 5 ust. 3 projektu rozporządzenia).

Następnie drogi należy podzielić na jednorodne odcinki, mając na uwadze fakt, że dla autostrad i dróg ekspresowych oceny dokonuje się osobno dla każdego kierunku ruchu, a dla pozostałych dróg lub ich odcinków łącznie dla obu kierunków ruchu. Podziału na odcinki należy dokonywać mając na uwadze występowanie węzłów oraz inne istotne zmiany parametrów, dotyczące liczby pasów ruchu, ukształtowania terenu czy maksymalnej dopuszczalnej prędkości. W metodzie proaktywnej wyznacza się krótsze odcinki dróg niż w metodzie reaktywnej, co pozwala precyzyjniej określić potencjalnie niebezpieczne miejsca, wymagające podjęcia interwencji (§ 5 ust. 4 projektu rozporządzenia)

Następnie należy uruchomić narzędzie obliczające wartość poziomu bezpieczeństwa odcinków dróg i wprowadzić dane dotyczące parametrów drogi.

W przypadku autostrad i dróg ekspresowych należy prowadzić dane dotyczące:

- szerokości pasów ruchu,
- otoczenia drogi – występowania przeszkód, ich rodzaju i długości oraz odległości od jezdni,
- promieni łuków,
- odległości między węzłami,
- konfliktów z niechronionymi uczestnikami ruchu,
- jakości oznakowania pionowego i poziomego,
- funkcjonowania centrów sterowania ruchem lub innych mechanizmów ITS,
- oświetlenia.

W przypadku pozostałych dróg należy prowadzić dane dotyczące:

- występowania pasa rozdziału między jezdniami o przeciwnych kierunkach ruchu,
- szerokości pasów ruchu,
- otoczenia drogi,
- promieni łuków,
- gęstości zjazdów do posesji,
- występowania skrzyżowań i ich rodzaju,
- konfliktów z niechronionymi uczestnikami ruchu – w tym istnienia infrastruktury dla pieszych i rowerzystów
- szerokości i rodzaju pobocza,
- występowania pasów do wyprzedzania,
- jakości oznakowania pionowego i poziomego,

- oświetlenia.

Odcinek drogi idealnie bezpieczny może uzyskać łącznie 100 punktów. W oparciu o przyjęcie parametry CMF (crash modification factor) oraz współczynniki redukcyjne, narzędzie oblicza wynik poprzez odejmowanie punktów za parametry niższe niż maksymalnie bezpieczne.

Efektom przeprowadzenia oceny ryzyka jest zaliczenie danego odcinka dróg jako:

- 1) niebezpiecznego,
- 2) średnio bezpiecznego
- 3) bezpiecznego.

Sposoby zaliczenia do poszczególnych klas są różne dla autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg. Jeśli ocena ryzyka została przeprowadzona wyłącznie w oparciu o metodologię proaktywną, jej wynik jest wówczas ostateczny.

Jeśli natomiast ocena ryzyka została przeprowadzona w oparciu o metodologię reaktywną i proaktywną, wówczas ostateczny wynik należy ustalić poprzez nałożenie wyników obu metodologii.

Wynikiem przeprowadzonej oceny ryzyka w oparciu o metodologię proaktywną jest przypisanie do każdego ocenianego odcinka drogi liczby punktów, a następnie w oparciu o przyjęte parametry CMF (crash modification factor) oraz współczynniki redukcyjne, narzędzie oblicza wynik poprzez odejmowanie punktów za parametry niższe niż maksymalnie bezpieczne. Na podstawie wyników ustalonych zgodnie z ust. 8 przypisuje się każdy z odcinków drogi i określa się jako odcinek: bezpieczny, średnio bezpieczny albo niebezpieczny.

W przypadku zaliczenia danego odcinka drogi jako niebezpiecznego wówczas zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych należy dokonać ukierunkowanej kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podjąć działania zaradcze.

W przypadku zaliczenia danego odcinka drogi jako średnio bezpiecznego wówczas zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych należy w miarę możliwości dokonać ukierunkowanej kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podjąć działania zaradcze.

W przypadku zaś zaliczenia danego odcinka drogi jako bezpiecznego wówczas nie jest konieczne podejmowanie dalszych kroków.

W myśl projektowanego § 6 *projektu rozporządzenia* w przypadku dróg i ich odcinków ocenianych metodą reaktywną i proaktywną, ostateczny podział na odcinki i przypisanie ich jako odcinek: bezpieczny, średnio bezpieczny albo niebezpieczny następuje w wyniku nałożenia na siebie wyników obu ocen.

W myśl projektowanego § 7 *projektu rozporządzenia* zarządca drogi z wyników oceny ryzyka sporządza sprawozdanie, które w wersji elektronicznej przekazuje do ministra właściwego do spraw transportu. Sprawozdanie z oceny ryzyka zawiera tabelaryczne zestawienie ocenionych odcinków dróg publicznych wraz z określeniem każdego z nich jako odcinka bezpiecznego, średnio bezpiecznego albo niebezpiecznego oraz mapę z naniesionymi odcinkami dróg w kolorze zielony (odcinek bezpieczny), w kolorze żółtym (odcinek średnio bezpieczny), w kolorze czerwonym (odcinek niebezpieczny).

Zgodnie zaś z projektowanym § 8 *projektu rozporządzenia* ustala się następujące 3 kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- 1) pierwsza niebezpieczna;
- 2) druga średnio bezpieczna;
- 3) trzecia bezpieczna.

W § 9 *projektu rozporządzenia* proponuje się, aby zgodnie z art. 4 ust. 1 *ustawa z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych*, rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Zatem projektowane przepisy obowiązywać będą bezpośrednio po wejściu w życie ustawy.

Projekt ustawy 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) 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 2022 r. poz. 348) 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.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne rozdz. 1, t. 1, str. 446) projekt rozporządzenia nie wymaga konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Przedmiot niniejszej regulacji jest objęty prawem Unii Europejskiej i stanowi wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE. L Nr 305 z 26.11.2019, str. 1).

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w oceny ryzyka oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl.</p>	<p>Data sporządzenia 06.05.2022</p> <p>Źródło Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w Wykazie prac</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego, o którym mowa w art. 24mb ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz.) zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka;
- 2) sposób przekazywania sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w tym sprawozdaniu;
- 4) kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ww. delegacja ustawowa została wprowadzona ustawą z dnia..... 2022 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.), która wdrożyła do polskiego systemu prawnego postanowienia *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej* zwanej dalej „dyrektywą 2019/1936”.

Zgodnie z wprowadzonymi do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, przepisami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem dróg objętych zakresem stosowania dyrektywy 2019/1936 poszczególni zarządcy dróg publicznych mających w swoim zarządzie drogi lub ich odcinki objęte obowiązkiem stosowania przepisów dyrektywy (tj. GDDKiA, prezydent miasta na prawach powiatu i zarządy województw - art. 24ga ust. 1 ustawy) są zobligowani do oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, o której mowa w art. 24ma ustawy o drogach publicznych, zwanej dalej „oceną ryzyka”. Zaś minister właściwy do spraw transportu będzie sporządzał ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującą całą sieć dróg, o której mowa w art. 24mb tej ustawy, zwanej dalej „oceną bezpieczeństwa”.

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

Przedstawiona w projektowanym rozporządzeniu metoda i sposób przeprowadzania oceny ryzyka została przygotowana w oparciu o zapewnione przez Komisję Europejską wytyczne dotyczące metody przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć oraz ratingów poziomu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 5 ust. 5 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej zmienionej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Wytyczne zostały opracowane przez działającą przy Komisji Europejskiej Grupę ekspercką ds. bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, w skład której weszli przedstawiciele wszystkich państw członkowskich UE. Naukowe opracowanie wytycznych wykonało konsorcjum złożone z Narodowego Uniwersytetu Technicznego w Atenach, Uniwersytetu w Zagrzebiu oraz firmy FRED Engineering Srl z Rzymu.

Metoda przeprowadzenia oceny ryzyka składa się z dwóch metodologii:

- 1) reaktywnej – opartej na danych dotyczących występowania wypadków drogowych,
- 2) proaktywnej – opartej na parametrach technicznych infrastruktury drogowej.

Wybór metody zależy od tego czy zarządca drogi, która będzie poddawana ocenie ryzyka, posiada dane dotyczące wypadków z co najmniej trzech ostatnich lat. Jeśli dane te znajdują się w posiadaniu zarządcy, należy zacząć przeprowadzenie oceny od wykorzystania metody reaktywnej. Jeśli zarządca nie posiada takich danych, ocenę przeprowadza wyłącznie z wykorzystaniem metody proaktywnej. Metodę reaktywną stosuje się osobno dla autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg objętych obowiązkiem przeprowadzenia oceny ryzyka. W przypadku pozostałych dróg osobno należy analizować drogi jednojezdniowe i dwujezdniowe. Ocenę należy rozpocząć od zebrania niezbędnych danych dotyczących dróg, w tym przekroju, występowania węzłów, profilu poziomego, a w przypadku dróg innych niż autostrady i drogi ekspresowe, również w zakresie skrzyżowań oraz średniego dobowego ruchu rocznego (ŚDRR).

Efektom przeprowadzenia oceny ryzyka jest zaliczenie danego odcinka dróg jako:

- 1) niebezpiecznego,
- 2) średnio bezpiecznego
- 3) bezpiecznego.

Jeśli oceny ryzyka została przeprowadzona wyłącznie w oparciu o metodologię proaktywną, jej wynik jest wówczas ostateczny. Jeśli oceny ryzyka została przeprowadzona w oparciu o metodologię reaktywną i proaktywną, wówczas ostateczny wynik należy ustalić poprzez nałożenie wyników obu metodologii.

Na podstawie wyników z oceny ryzyka przypisuje się każdy z odcinków drogi jako odcinek: bezpieczny, średnio bezpieczny albo niebezpieczny.

W przypadku zaliczenia danego odcinka drogi jako niebezpiecznego wówczas zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych należy dokonać ukierunkowanej kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podjąć działania zaradcze.

W przypadku zaliczenia danego odcinka drogi jako średnio bezpiecznego wówczas zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych należy w miarę możliwości dokonać ukierunkowanej kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podjąć działania zaradcze. W przypadku zaś zaliczenia danego odcinka drogi jako bezpiecznego wówczas nie jest konieczne podejmowanie dalszych kroków.

W myśl projektu rozporządzenia zarządca drogi z wyników oceny ryzyka sporządza sprawozdanie, które w wersji elektronicznej przekazuje do ministra właściwego do spraw transportu.

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

Brak danych. Projekt rozporządzenia wynika z obowiązku wdrożenia nowych postanowień *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.*

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1		Obowiązek: 1) oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującego całą sieć dróg na podstawie uzyskanych od zarządców dróg sprawozdań z ocen ryzyka. 2) dokonywanie podziału na kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)	1	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Obowiązek przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz sporządzenia i przekazanie sprawozdania z oceny ryzyka do ministra właściwego do spraw transportu
Zarząd województwa jako zarządca drogi wojewódzkiej	16	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Obowiązek przeprowadzania oceny ryzyka na drogach wojewódzkich, poza granicami miast, które zostały wybudowane, przebudowane lub są w realizacji w całości lub w części sfinansowane ze środków UE oraz nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu oraz sporządzenia i przekazanie sprawozdania z oceny ryzyka do ministra właściwego do spraw transportu
Miasta na prawach powiatu	66	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Obowiązek przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz sporządzenia i przekazanie sprawozdania z oceny ryzyka dróg w transeuropejskiej sieci drogowej do ministra właściwego do spraw transportu

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Kongres Drogowy;

- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 3) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 4) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 5) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 6) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 7) Związek Województw RP;
- 8) Unia Metropolii Polskich;
- 9) Związek Miast Polskich;
- 10) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 11) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 12) Instytut Transportu Samochodowego;
- 13) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 14) SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;
- 15) Autostrada Wielkopolska SA;
- 16) Gdańsk Transport Company SA;
- 17) Stalexport Autostrada Małopolska SA.

Ww. termin konsultacji publicznych został podyktowany koniecznością pilnej implementacji przepisów dyrektywy.

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)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Źródła finansowania sporządzania oceny ryzyka zostały wskazane w OSR do ustawy z dnia..... 2022 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.), która wdrożyła do polskiego systemu prawnego <i>dyrektywę 2019/1936</i> .
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

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

		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							

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Projektowane przepisy ustawy zdecydowanie pozytywnie wpłyną na polskich obywateli i ich rodziny, osoby niepełnosprawne i osoby starsze. Będzie bowiem następowało systematyczne podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach publicznych.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy rozporządzenia pozytywnie wpłyną na polskich obywateli i ich rodziny, osoby niepełnosprawne i osoby starsze. Stosowanie projektowanych przepisów w zakresie oceny ryzyka usprawni likwidację miejsc niebezpiecznych i poprawią skuteczność działań służb drogowych, mających na celu eliminowanie z dróg potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podwyższony zostanie stopień społecznego poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	
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 (szczegółowo w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input 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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Przewiduje się, że wprowadzone mechanizmy zarządzania bezpieczeństwem ruchu na drogach krajowych i części dróg wojewódzkich zmniejszą liczbę wypadków drogowych w tym tych ze skutkiem śmiertelnym. Tym samym powinna zmniejszyć się liczba ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Ponadto wdrożenie przepisów projektowanej ustawy zapewni, że wypadki drogowe nie będą już prowadziły do poważnych lub śmiertelnych obrażeń. Bowiernie dobrze zaprojektowane i odpowiednio utrzymywane drogi znacznie zmniejszą prawdopodobieństwo wypadków drogowych jak też zmniejszą dotkliwość tych wypadków.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie projektowanych przepisów nastąpi w momencie wykonania oceny ryzyka i oceny bezpieczeństwa, czyli do końca 2024 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia ze względu na dłuższe terminy przewidziane w dyrektywie dla dokonania oceny BRD i sprawozdania z klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci dróg objętych zakresem dyrektywy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		