



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja

**Druk nr 2387**

**SPRAWOZDANIE  
KOMISJI INFRASTRUKTURY**

**o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy  
o drogach publicznych oraz niektórych innych  
ustaw (druk nr 2348)**

Marszałek Sejmu, zgodnie z art. 37 ust. 1 i art. 40 ust. 1 regulaminu Sejmu skierowała w dniu 15 czerwca 2022 r. powyższy projekt ustawy do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania.

Komisja Infrastruktury po przeprowadzeniu pierwszego czytania oraz rozpatrzeniu tego projektu ustawy na posiedzeniu w dniu 5 lipca 2022 r.

wnosi:

W y s o k i S e j m   uchwalić raczy załączony projekt ustawy.

Warszawa, dnia 5 lipca 2022 r.

Sprawozdawca

(-) Sławomir Skwarek

Przewodniczący Komisji

(-) Paweł Olszewski

**U S T A W A**

z dnia

**o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw<sup>1), 2)</sup>**

**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,

---

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> 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) 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 tego 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 przesłanki, o których mowa w pkt 3, oraz 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) przeprowadzaniu:

- 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 drogowego, 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 z oceny ryzyka, o którym mowa w ust. 3, do ministra właściwego do spraw transportu co 5 lat, w terminie do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego.

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 dokonuje klasyfikacji sieci 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.

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, o której mowa w art. 24ma ust. 1;
- 2) sposób przekazywania sprawozdania z oceny ryzyka, o którym mowa w art. 24ma ust. 3, do ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w sprawozdaniu z oceny ryzyka, o którym mowa w art. 24ma ust. 3;
- 4) kategorie 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008, str. 59), zwanej dalej „dyrektywą 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 bezpieczeństwa ruchu drogowego 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 bezpieczeństwa ruchu drogowego 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 bezpieczeństwa ruchu drogowego zarządca drogi może wziąć pod uwagę orientacyjne elementy tych kontroli określone w załączniku IIa do dyrektywy 2008/96/WE.

5. Ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego 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 przypisane 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 przypisane do kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa.

6. Na podstawie wyników ukierunkowanej 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.

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 przypisanymi 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 art. 20 pkt 2, oraz wprowadza zmiany w ustalonej kolejności realizacji zaleceń, z uwzględnieniem ust. 10.

12. Zarządca drogi przesyła do ministra właściwego do spraw transportu raport wraz z zaleceniami, oraz uzasadnienie 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 w terminie 5 lat przed dniem złożenia 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, lub
  - 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, lub
  - 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:

- 1) art. 62a w ust. 1 w pkt 4 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;”;
- 2) art. 62a w ust. 1 w pkt 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.<sup>3)</sup>) uchyla się art. 15zzzu.

**Art. 7.** Pierwsze sprawozdanie, o którym mowa w art. 24ma ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zarządca drogi przekazuje w terminie do dnia 31 lipca 2024 r.

**Art. 8.** Pierwszą ocenę, o której mowa w art. 24mb ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, minister właściwy do spraw transportu przeprowadza w terminie do dnia 31 grudnia 2024 r.

**Art. 9.** 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. 10.** 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.

---

<sup>3)</sup> 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.

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. 11.** 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. 12.** 1. Do 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:

- 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. Do 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. 13.** 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 drogiłoży ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji oświadczenie o spełnieniu co najmniej jednej z przesłanek, o których mowa w art. 39 ust. 6ba 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. 14.** 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 zmienianej w art. 5 lub zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 11a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, 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. 6ba 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 zmienianej w art. 2, 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. 6ba ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 15. 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 limitów wydatków, o których 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. 16.** 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. 17.** 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.