**UZASADNIENIE**

1. **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 poprzez *dyrektywę 2019/1936* rozwiązań prawnychjest znaczne zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na sieci drogowej w UE poprzez 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 śródokresowego celu polegającego na zmniejszeniu do 2030 r. liczby ofiar odnoszących poważne obrażenia o połowę w porównaniu z 2020 r. potrzebne są większe wysiłki, aby osiągnąć obydwa 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 *dyretywy 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/WEwynika 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) *dyretywy 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 drogowejna znacznie większej ilości dróg publicznych w Polsce. Jednocześnie dyrektywa taprzewiduje 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.

1. **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 2021 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:
2. oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (ocena BRD),
3. audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt BRD);
4. dokonywania klasyfikacji odcinków dróg:
5. ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych,
6. 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.

Zaś 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.

Zaś 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 zarzadzania 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:

1. ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych,
2. 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](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4yteobqgq2daltqmfyc4nbuha2donjwgy) *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.

1. 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 d*yrektywy 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 obowiazek 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 2020 r. poz. 1333 ze zm.),
* ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. − Prawo o ruchu drogowym (Dz. U z 2021 r. poz. 450 i 720),
* ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U z 2020 r. poz. 1363 oraz z 2021 r. poz. 784),
* 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. 247 i 784).

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 ilości 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.

**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 publicznyc*h, stanowiącym słowniczek do ustawy:

1. w lit. a i b wprowadza się nowe definicje drogi ekspresowej i autostrady – zgodnie
z definicjami zawartymi w *dyrektywie 2019/1936,* natomiast zmiany w definicji drogi ekspresowej wynikają ze zmian w definicji autostrady.
2. w lit. c 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 klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowe).

Obecnie wdrażana *dyrektywa* *2019/1936*2019 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.

1. w lit. d wprowadza się definicję „dyrektywy 2008/96/WE”, gdyż sformułowaniem tym posługuje się ustawa w dalszych przepisach merytorycznych *ustawy o drogach publicznych.*
2. w lit. e 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*.Jednakże 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 – proponujemy zmianę pkt 38 w art. 4 *ustawy o drogach publicznych* poprzez dodanie do definicji szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego – kierujących hulajnogą elektryczną lub urządzeniami transportu osobistego.

**Art. 1 pkt 2 *projektu ustawy*** – wprowadza następujące zmiany w art. 20 *ustawy o drogach publicznyc*h, 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 weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych (art. 20 pkt 10 *ustawy o drogach publicznych*).

W ramach przeprowadzanych okresowych kontroli należy uwzględniać 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.

1. w lit. b z uwagi na znaczne rozszerzenie zakresu stosowania *dyrektywy* *2019/1936* na większą ilość 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 na zasadach określonych 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. 20a ustawy o drogach publicznych nowego art. 20ab. Nowy przepis przewiduje, że 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 - okresowe kontrole stanu dróg przeprowadza wspólnie zarządca drogi z urzędnikiem 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 ilość 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. D*yrektywa 2019/*1936 bowiem znacznierozszerza 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 i dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które 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 krajowych lub ich odcinków przebiegających poza granicami administracyjnymi miast, które są budowane albo zostały wybudowane bez udziału środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej (rozszerzenie zakresu).

Doprecyzowując należy wskazać, że zakres przedmiotowy art. ww. 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, należącą 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 stanowiobligatoryjne rozszerzenie zakresu stosowania przepisów dyrektywy o odcinki dróg krajowych i dróg wojewódzkich niespełniających przesłanek określonych w ww. pkt 1 i 2, które:
* przebiegają poza granicami miast,
* są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

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”.* Biorąc pod uwagę polskie przepisy dotyczące funkcji drogi należy uznać, że drogi krajowe i wojewódzkie spełniają ww. kryteria dyrektywy.

* w ust. 1 – pkt 4 stanowi dodatkowe rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy – do dróg krajowych lub ich odcinków przebiegających poza miastami i które są budowane lub zostały wybudowane bez środków unijnych. W art. 1 pkt 1 *dyrektywy 2019/1936* przewidziano bowiem, że *„Państwa członkowskie mogą włączyć do zakresu stosowania niniejszej dyrektywy drogi niewymienione w ust. 2 i 3.”.*

Do wszystkich wskazanych w ww. ust. 1 dróg lub ich odcinków obligatoryjnie będą miały zastosowanie procedury zarzadzania 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. 24m-24mb (tj. przepisy dotyczące obowiązku przeprowadzania przez zarządcę drogi w tym przypadku GDDKiA tzw. ocen ryzyka oraz ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz obowiązek sporządzenia przez ministra do spraw transportu oceny bezpieczeństwa całej sieci) stosuje się ponadto do dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przebiegających w granicach administracyjnych miast.

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 środków UE) 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-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:

1) przebudowywanych dróg krajowych lub ich odcinków przebiegających poza granicami administracyjnymi miast, które są budowane albo zostały wybudowane bez udziału środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej,

2) dróg krajowych i ich odcinków zarządzanych przez GDDKiA i leżących w granicach administracyjnych miast.

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 w miastach oraz dróg przebudowywanych
i w konsekwencji podjąć decyzję o zastosowaniu przepisów dyrektywy do konkretnych dróg krajowych.

Jednocześnie z uwagi na fakt, że rozszerzenie jest ponad zakres obligatoryjny stosowania dyrektywy w ust. 6 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:

a) wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę albo

b) wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej albo

c) udzielenie pozwolenia na użytkowanie albo do zawiadomienia o zakończeniu budowy.

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 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.

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. Przepis ma bowiem zapobiec wątpliwościom interpretacyjnym dotyczącym sytuacji gdy ze środków UE budowany jest 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. 5 proponuje się wskazanie, że przebudowa dróg określonych w ust. 1 i 3 obejmuje wyłącznie wykonywanie robót budowlanych, które bezpośrednio wpływają na natężenie ruchu drogowego wskazując jednocześnie przykładowy katalog takich robót budowlanych. 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. budowana jest 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 zarzadzania BRD do inwestycji nie mających nic wspólnego i nie wpływających w żaden sposób na natężenie ruchu drogowego

Ostatni z przepisów projektowanych w art. 24m tzn. ust. 7nakłada na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek niezwłocznego informowania Komisji Europejskiej o drogach publicznych w Polsce lub ich odcinkach, które obowiązkowo podlegają dyrektywie oraz o wszelkich zmianach w sieci tych dróg.

**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. 24m, zwanej dalej „oceną ryzyka" (nowa procedura);

2) sporządzaniu oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg, o której mowa w art. 24ma, zwanej dalej „oceną bezpieczeństwa" (nowa procedura);

3) przeprowadzaniu ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w art. 24mb (nowa procedura).

Dodatkowo należy wyjaśnić, że ww. trzy nowe procedury zostały szczegółowo uregulowane w nowych merytorycznych przepisach ustawy o drogach publicznych (w art. 24m, art. 24ma i art. 24mb, 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 w ust. 2 *ustawy o drogach publicznych,* który wskazuje otwarty katalog elementów jakie należy uwzględniać 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, poprzez dodatkowe wskazanie, że przy przeprowadzaniu ww. oceny należy uwzględniać 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 zmianę w dotychczasowym art. 24j ust. 3 - 5 *ustawy o drogach publicznych,* który określa otwarty katalog elementów jakie należy uwzględniać przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt BRD). Wszystkie wprowadzone zmiany (lit. a-d) 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 i 10 *projektu ustawy*** przewiduje nadanie całkiem nowego brzmienia dotychczasowemu art. 24m *ustawy o drogach publicznych* oraz dodaje nowe przepisy tj. art. 24ma i art. 24mb, 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).

Rozpatrując ww. poszczególne przepisy *ustawy o drogach publicznych* na wstępie należy 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 dokonywane są 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:

* 1. przede wszystkim, badania wizualnego – na miejscu albo drogą elektroniczną – cech projektowych drogi (wewnętrzne bezpieczeństwo) oraz
	2. 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. 24m *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. 24m 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. 24m ust. 2).
	3. 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. 24m ust. 3).
	4. Pierwsze sprawozdanie z oceny ryzyka zarządca drogi powinien przekazać do ministra właściwego do spraw transportu w terminie nie później niż do dnia 31 lipca 2024 r. Zaś 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. 24ma *ustawy o drogach publicznych* (art. 24m ust. 4).

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

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

W projektowanym art. 24ma *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. 24ma ust. 1);
2. na podstawie oceny bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu sklasyfikuje całą sieć dróg zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego, przypisując poszczególne drogi lub ich odcinki do jednej z kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu;
* (art. 24ma ust. 2). Przepis ten stanowić będzie 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 w co najmniej trzech kategoriach zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa. Dodatkowo zgodnie z ust. 5 art. 5 dyrektywy Komisja zapewnia wytyczne dotyczące metody przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć.
1. 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. 24ma ust. 3);
2. Minister właściwy do spraw transportu będzie publikował wyniki klasyfikacji na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej (art. 24ma ust. 4);
3. Minister właściwy do spraw transportu będzie również sporządzał sprawozdanie zawierające informację o klasyfikacji oraz przekazywał je Komisji Europejskiej co pięć lat, w terminie do dnia 31 października danego roku kalendarzowego (art. 24ma ust. 5).
4. Ponadtow projektowanym art. 24ma ust. 6 proponuje sięwprowadzenie delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia metody i sposobu przeprowadzania oceny ryzyka, trybu przekazywania sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu oraz sposób prezentacji wyników oceny ryzyka, a także liczbę kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich rodzaj mając na względzie:
	* 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.
5. Dodatkowo w ust. 7 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. 24mb *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. 24mb 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) analizę 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. 24mb 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. 24mb 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. 24mb 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:

a) 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;

b) 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. 24mb ust. 5).

6) Na podstawie wyników 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. 24mb 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. 24mb 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 on z jakiego powodu nie uwzględnił danego zalecenia (art. 24mb ust. 8 i 9 ). Dodatkowo *projekt ustawy* przewiduje w projektowanym art. 24mb 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 nie uwzględnienia 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. 24mb 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 ust. 2, 3, 6 i 7 *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 pkt 6a, 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.

**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.

Przede wszystkim zakres stosowania przepisów dyrektywy BRD obecnie dodatkowo został uzależniony od faktu dofinansowania bądź nie realizacji danej inwestycji drogowej ze środków UE. W przypadku *ustawy Prawo budowlane* organ administracji architektoniczno-budowlanej wydający decyzję inwestycyjne 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 inwestycyjnej audytu BRD a także uzasadnienia wynikających z *ustawy o drogach publicznych.* Tym samymproponowane dodatkowezmiany 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 albo drogi wojewódzkiej lub ich odcinka, dla którego inwestor czyli zarządca drogi nie zamierza uzyskiwać albo nie uzyskał dofinansowania ze środków UE – wówczas dołącza on oświadczenie zarządcy drogi, że nie ubiega się i nie będzie się ubiegał o dofinansowanie zamierzenie budowlanego z budżetu Unii Europejskiej. Natomiast w przypadku gdy zamierza uzyskać albo już uzyskał dofinansowanie ze środków UE 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. Załącznik I pn. „Informacje dotyczące wypadków zawarte w sprawozdaniach z wypadków”.

**W art. 6 *projektu ustawy*** przewiduje sięprzepis przejściowy zgodnie, z którym minister właściwy do spraw transportu w terminie do dnia 17 grudnia 2021 r. przekazuje Komisji Europejskiej pierwszą informację o drogach publicznych w Polsce, które obowiązkowo podlegają *dyrektywie 2019/1936*. Taki obowiązek wynika bezpośrednio z postanowień wdrażanej *dyrektywy 2019/1936,* która wskazuje, żedo dnia 17 grudnia 2021 r. każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz autostrad i dróg głównych na swoim terytorium,
a następnie wszelkie późniejsze zmiany w tym wykazie. Ponadto każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz dróg wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z niniejszym ustępem lub włączonych do zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, a następnie wszelkie późniejsze zmiany w tym wykazie. Przy czym projektowane przepisy ustawy nie przewidują wyłączeń z obligatoryjnego zakresu stosowania dyrektywy.

W kolejnym przepisie przejściowym tj. **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 projektowanym **art. 8 *projektu ustawy*** przewiduje się przepis przejściowy zgodnie,
z którym w przypadku gdy wniosek o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24n ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym lub wniosek o przedłużenie ważności certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24n ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym złożony został przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz na podstawie tych wniosków nie został wydany albo przedłużony certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego przez tym dniem, certyfikat wydaje się na okres 5 lat. W ust. 2 proponuje się dodatkowo jednoznaczne wskazanie, że do wydanych albo przedłużonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy certyfikatów audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy dotychczasowe. Konieczność wprowadzenia przepisu przejściowego wynika,
z zaprojektowanych w art. 24n *ustawy o drogach publicznych* zmian wzakresie długościpomiędzy szkoleniami okresowymi jak i wydłużenia obowiązywania certyfikatu audytora BRD.

**W art. 9 *projektu ustawy*** przewiduje się kolejny przepis przejściowy podzielony na 2 ustępy regulujące dwie odrębne sytuacje:

1) Projektowany art. 9 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. 9 ust. 1 w przypadku inwestycji na drogach krajowych znajdujących się poza transeuropejską siecią drogową oraz na drogach wojewódzkich, dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

1) ogłoszono postępowanie przetargowe na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

2) złożony został wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,

3) złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę,

4) złożony został 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

- nie stosuje się przepisów art. 24i i art. 24j ustawy zmienianej w art. 1 (*ustawy o drogach publicznych*), art. 30 ust. 4a i 4aa, art. 33 ust. 2 pkt 7 i 7a oraz art. 57 ust. 1 pkt 8 i 9 ustawy zmienianej w art. 2 (*ustawy Prawo budowlane*), [art. 11d](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilryguztgnztheys44dboaxdcmrsgeztinjv) ust. 1 pkt 7a i 7aa ustawy zmienianej w art. 4 (*ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*), a także [art.](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilryguztgnzygu3s44dboaxdcmrsge3tknbv) 62a ust. 1 pkt 4 i 10 oraz art. 66 ust. 1 pkt 6 i ust. 1a 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 tych sytuacjach przepis przejściowy wyłącza obowiązek stosowania wprowadzanych nowych regulacji prawnych.

Natomiast projektowany art. 9 w ust. 2 reguluje 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) ogłoszono postępowanie przetargowe na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

2) złożony został wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,

3) złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę,

4) złożony został 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.

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 art. 10 *projektu ustawy*** proponuje się określenie reguły wydatkowej. W ust. 1 określono maksymalny limit wydatków z budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy w podziale na limity przeznaczone dla ministra właściwego do spraw transportu i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W ust. 2 określono maksymalny limit wydatków
z budżetu województw przeznaczonych na realizację ustawy, zaś w ust. 3 maksymalny limit wydatków budżetów miast na prawach powiatu.

Dodatkowo **w art. 11 *projektu ustawy*** przewiduje się, że 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. Rezerwą tą dysponować będzie minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

**W art. 12 *projektu ustawy*** przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie z dniem 17 grudnia 2021, gdyż taki jest termin wdrożenia wynika bezpośrednio z postanowień *dyrektywy 2019/1936.*

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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) 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. 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.