

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Gancarz Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Krupa, Zastępca Dyrektora Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630-17-00, e-mail: Agnieszka.Krupa@mi.gov.pl.</p>	<p>Data sporządzenia 11.04.2024</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 2</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 24mb ust. 6 *ustawy o drogach publicznych* zgodnie, z którą minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

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

Zgodnie z art. 24ma ust. 1 *ustawy o drogach publicznych*, zarządca drogi na drogach lub ich odcinkach objętych zakresem *dyrektywy BRD* i będących w użytkowaniu od co najmniej 3 lat – ma 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 BRD. Ocena ryzyka będzie przeprowadzana przez zarządcę drogi co 5 lat na podstawie wizji lokalnej w terenie lub na podstawie nagrania wizualnego. Z oceny ryzyka zarządca drogi będzie sporządzał sprawozdanie, które następnie będzie przekazywał do Ministra Infrastruktury w terminie do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego, z tym, że pierwsze sprawozdanie powinien przekazać do dnia 31 lipca 2024 r. Na podstawie sprawozdań z ocen ryzyka przeprowadzonych przez zarządców dróg Minister Infrastruktury będzie sporządzał ocenę bezpieczeństwa dróg pod względem poziomu BRD i na jej podstawie sklasyfikuje całą sieć dróg zgodnie z poziomem BRD na tych drogach, przypisując poszczególne drogi lub ich odcinki do jednej z pięciu kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego, określonych w projektowanym rozporządzeniu.

Wykonywana delegacja ustawowa do wydania rozporządzenia została wprowadzona do *ustawy o drogach publicznych – ustawą z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. poz. 1783), która wdrożyła do polskiego systemu prawnego przepisy *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*.

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

Opisany w projekcie rozporządzenia sposób przeprowadzania oceny ryzyka oraz przydziału odcinków dróg do poszczególnych kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego został oparty na wytycznych wydanych przez Komisję Europejską w oparciu o art. 5 ust. 5 *dyrektywy BRD*. Wytyczne te zostały zawarte w opracowaniu pn. "Network Wide Road Safety Assessment. Methodology and Implementation Handbook", stworzonym na zlecenie KE przez konsorcjum Narodowego Uniwersytetu Technicznego w Atenach, Uniwersytetu w Zagrzebiu i FRED Engineering s.r.l. pod przewodnictwem prof. Georga Yannisa.

Przewidywany w projekcie rozporządzenia proces przeprowadzenia oceny ryzyka będzie trzystopniowa. W pierwszej kolejności przeprowadzana będzie ocena ryzyka z wykorzystaniem metody opartej na analizie występowania wypadków drogowych, zwanej metodą reaktywną. Drugim etapem będzie przeprowadzenie oceny z wykorzystaniem metody opartej na analizie parametrów technicznych drogi i jej otoczenia, zwanej metodą proaktywną, ponieważ jej założeniem jest identyfikacja potencjalnie niebezpiecznych miejsc i umożliwienie podjęcia działań zaradczych przed wystąpieniem wypadku drogowego. Ostatnim etapem oceny ryzyka jest scalenie obu ww. ocen ryzyka. Zaś ostatecznym efektem scalenia będzie podział dróg na odcinki i przypisanie ich do jednej z pięciu kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego, wskazujących zarządcy drogi, które odcinki wymagają podjęcia działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa i jak wysoki priorytet należy tym działaniom nadać. Wyniki oceny bezpieczeństwa będą publikowane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu, co zapewni obywatelom dostęp do informacji na temat poziomu bezpieczeństwa na sieci dróg objętych projektowanymi przepisami.

Przeprowadzona analiza wykazała, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie przez opracowanie projektowanego rozporządzenia i jego wejście w życie.

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

Brak danych. Projekt rozporządzenia wynika ze zmian wprowadzonych w *ustawie o drogach publicznych* w związku z obowiązkiem wdrożenia przez Państwa Członkowskie UE nowych postanowień *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*. Państwa członkowie UE dopiero wdrażają przepisy dotyczące m. in. oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Na podstawie uzyskanych od zarządców dróg sprawozdań z ocen ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków Minister Infrastruktury będzie sporządzał ocenę bezpieczeństwa obejmującą całą sieć dróg objętych obowiązkiem stosowania dyrektywy BRD pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Następnie na podstawie tej oceny Minister Infrastruktury dokona klasyfikacji sieci dróg, zgodnie z poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych drogach, przypisując poszczególne drogi lub ich odcinki do jednej z co najmniej trzech kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)	1	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	GDDKiA jako zarządca dróg krajowych w Polsce (za wyjątkiem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu), w tym autostrad i dróg ekspresowych będzie miał obowiązek przeprowadzania ocen ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz przygotowania i przedstawienia sprawozdań z tych ocen ryzyka.
Prezydenci miast na prawach powiatu	19	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Prezydenci miast na prawach powiatu jako zarządcy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu i jednocześnie leżących w sieci TEN-T będą mieli obowiązek przeprowadzania ocen ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz przygotowania i przedstawienia sprawozdań z tych ocen ryzyka. Obowiązek będzie dotyczył jedynie tych prezydentów miast na prawach powiatu którzy w swoim zarządzie mają drogi lub ich odcinki leżące w sieci TEN-T i które są w użytkowaniu od co najmniej 3 lat.
Zarządy województw	16	Zgodnie z <i>ustawą o drogach publicznych</i>	Zarządy województwa jako zarządcy dróg wojewódzkich w sytuacji gdy w ich zarządzie będą drogi lub odcinki spełniające wymogi <i>ustawy o drogach publicznych</i> będą mieli obowiązek przeprowadzania ocen ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz przygotowania i przedstawienia sprawozdań z tych ocen ryzyka. Obowiązek będzie dotyczył jedynie tych zarządów województw, które w swoim zarządzie mają drogi lub ich odcinki leżące poza granicami miast, które zostały wybudowane, przebudowane w całości lub w części ze środków UE oraz nie posiadają

zjazdów i które są w użytkowaniu od co najmniej 3 lat.

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

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia, z 7-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- 1) 19 Prezydentów miast na prawach powiatu tj. Bydgoszcz, Grudziądz, Biała Podlaska, Chełm, Zamość, Piotrków Trybunalski, Kraków, Radom, Siedlce, Warszawa, Rzeszów, Białystok, Łomża, Bielsko-Biała, Bytom, Kielce, Koszalin, Szczecin, Świnoujście
- 2) 16 zarządów województw;
- 3) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 4) Związek Województw RP;
- 5) Unia Metropolii Polskich;
- 6) Związek Miast Polskich;
- 7) Polski Kongres Drogowy;
- 8) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 9) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 10) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 11) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 12) Instytut Transportu Samochodowego;
- 13) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 14) SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;
- 15) Autostrada Wielkopolska SA;
- 16) Gdańsk Transport Company SA;
- 17) Stalexport Autostrada Małopolska SA.

Ww. termin konsultacji publicznych został podyktowany koniecznością pilnego wykonania delegacji ustawowej zawartej w art. 24mb ust. 6 *ustawy o drogach publicznych*. Wyniki konsultacji zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia został również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Skutki finansowe projektowanego rozporządzenia zostały określone w OSR do <i>ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i> (Dz. U. poz. 1783) wdrażającej do polskiego systemu prawnego <i>dyrektywę 2019/1936</i>.</p> <p>W przypadku miast na prawach powiatu – w ww. <i>ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r.</i> przyjęto, że ocena ryzyka będzie dotyczyła ok. 300 km dróg. Przy czym z uwagi na fakt, iż ocena ryzyka przeprowadzana jest raz na 5 lat – przyjęta kwota 2,4 mln zł do dyspozycji miast na prawach powiatu została przewidziana w 2024 r. i 2029 r. Przy czym w związku z budową obwodnic miast – liczba kilometrów dróg objętych dyrektywą w miastach na prawach powiatu będzie ulegać systematycznemu zmniejszeniu.</p>

	W zakresie zarządów województw – w ww. <i>ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r.</i> przyjęto, że ocena ryzyka będzie dotyczyła nie więcej niż ok. 3 tys. km dróg wojewódzkich. Przy czym, podobnie jak w przypadku miast na prawach powiatu, z uwagi na fakt, iż ocena ryzyka przeprowadzana jest raz na 5 lat – przyjęta kwota 24 mln zł do dyspozycji zarządów województw została przewidziana w 2024 r. i 2029 r.
--	--

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projektowane przepisy rozporządzenia zdecydowanie pozytywnie wpłyną na polskich obywateli i ich rodziny, osoby niepełnosprawne i osoby starsze. Będzie bowiem następowało systematyczne podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach publicznych.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy rozporządzenia pozytywnie wpłyną na polskich obywateli i ich rodziny, osoby niepełnosprawne i osoby starsze. Stosowanie projektowanych przepisów w zakresie oceny ryzyka usprawni likwidację miejsc niebezpiecznych, poprawi skuteczność działań służb drogowych i w konsekwencji wyeliminuje z dróg potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podwyższony zostanie stopień społecznego poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Nastąpi zwiększenie liczby procedur i dokumentów, gdyż zarządca drogi po przeprowadzeniu (co 5 lat) oceny ryzyka będzie musiał sporządzać sprawozdanie, które następnie będzie przekazywał do Ministra Infrastruktury w terminie do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego. Następnie na podstawie sprawozdań z ocen ryzyka Minister Infrastruktury będzie sporządzał ocenę bezpieczeństwa dróg pod względem poziomu BRD i na jej podstawie sklasyfikuje całą sieć dróg zgodnie z poziomem BRD na tych drogach, przypisując poszczególne drogi lub ich odcinki do jednej z pięciu kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego, określonych w projektowanym rozporządzeniu. Należy jednak mieć na uwadze przede

wszystkim cel jakiego służy wprowadzenie tych procedur tj. ograniczenie wypadków na drogach w Polsce w szczególności tych śmiertelnych. Ponadto zarówno nowa procedura oceny ryzyka i jak i dodatkowe dokumenty tj. sprawozdania zarządców dróg wynikają bezpośrednio z wdrożonych przepisów unijnych tj. *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.*

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10 Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

sytuacja i rozwój regionalny

sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia

mienie państwowe

inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego

informatyzacja

zdrowie

Omówienie wpływu

Przewiduje się, że wprowadzane mechanizmy przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków na drogach krajowych i części dróg wojewódzkich oraz podział tych dróg na odcinki i przypisanie ich do jednej z pięciu kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego w konsekwencji zmniejszą liczbę wypadków drogowych w Polsce, w tym tych ze skutkiem śmiertelnym. Tym samym powinna zmniejszyć się liczba ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Ponadto przeprowadzanie ocena ryzyka powinno zapewnić, że wypadki drogowe nie będą prowadziły do poważnych lub śmiertelnych obrażeń. Dobrze zaprojektowane, przebudowane i odpowiednio utrzymywane drogi znacznie zmniejszą prawdopodobieństwo wypadków drogowych jak też zmniejszą dotkliwości tych wypadków. Należy zauważyć, że wypadki drogowe, a szczególnie takie, w których są ofiary śmiertelne, niosą za sobą poważne skutki społeczne, w postaci np. utraty członka rodziny, a także ekonomiczne, obejmujące m.in. koszty usuwania skutków wypadków, wypłaty odszkodowań, koszty hospitalizacji czy koszty postępowań prokuratorskich. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w 2021 r. koszty wypadków wyłącznie na drogach należących do sieci TEN-T wyniosły 2,5 mld zł.

Przeprowadzenie oceny ryzyka dostarczy też zarządcom dróg informacji o miejscach, w których dochodzi do wypadków drogowych oraz o odcinkach, których parametry techniczne i użytkowe zwiększają ryzyko wystąpienia wypadków. Zarządcy dróg uzyskają informacje, które odcinki w pierwszej kolejności wymagają podjęcia działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pozwoli to na efektywniejsze wykorzystanie zasobów finansowych i organizacyjnych oraz przełoży się na szybsze osiągnięcie celu, jakim jest poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności ograniczenie liczby wypadków drogowych i ich ofiar.

11 Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Pierwsza ocena ryzyka zostanie wykonana do dnia 31 lipca 2024 r. a ocena bezpieczeństwa do końca 2024 r.

12 . W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia ze względu na dłuższe terminy przewidziane w ustawie o drogach publicznych dla dokonania oceny ryzyka, a następnie klasyfikacji sieci dróg, zgodnie z poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych drogach.

13 . Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.