

## **UZASADNIENIE**

Wydanie rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 24n ust. 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222) i wynika z uchylecia rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej (Dz. U. poz. 1845) oraz wprowadzenia nowych narzędzi zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, określonych w nowo wydanym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2024 r. w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. poz. 840).

Projektowania regulacja ma na celu zmianę zakresu programowego szkoleń na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz szkoleń okresowych dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu dostosowania ich do aktualnie obowiązujących przepisów. Dodatkowo wprowadzane są zmiany obejmujące dostosowanie terminologii do używanej w aktualnie obowiązujących aktach prawnych, a także inne zmiany redakcyjne mające wpływ na spójne i logiczne brzmienie przepisów. Dodatkowo we wzorze certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniono znak sprawy, jako dodatkową cechę identyfikacyjną, a także dostosowano wzór do możliwości wydawania certyfikatu w formie elektronicznej.

Poniżej szczegółowy opis wprowadzonych zmian.

Wykreślenie wyrazu „jednopoziomowych” w § 3 ust. 4 zmienianego rozporządzenia stanowi dostosowanie do obowiązujących przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518) oraz wzorców i standardów w drogownictwie, rekomendowanych przez Ministra Infrastruktury, dostępnych na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, wedle których skrzyżowania stanowią połączenie dróg w jednym poziomie.

Zmiany w § 8 i 9 oraz uchylenie § 10 zmienianego rozporządzenia ma charakter wyłącznie redakcyjny i służy usystematyzowaniu przepisów dotyczących poszczególnych etapów egzaminu.

Dodatkowy przepis § 11 zmienianego rozporządzenia ma na celu umożliwienie skuteczniejszej i efektywniejszej realizacji zapisów art. 24n ust. 2a ustawy o drogach publicznych. Termin ukończenia szkolenia i zdania egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jedną z okoliczności, od których zależy uzyskanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednocześnie nie wszystkie ośrodki prowadzące szkolenia na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują na zaświadczeniach o ukończeniu szkolenia ww. datę. Umieszczenie tej daty jest niezbędne dla zapewnienia prawidłowości analizy wniosków o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ma bezpośredni wpływ na prawo kandydatów na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego do uzyskania tego certyfikatu. Obecnie, w przypadku wątpliwości co do przedmiotowego terminu, organ zmuszony jest wezwać kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego do przedłożenia dokumentów wyjaśniających te wątpliwości, co z kolei może wymagać uzyskania informacji od uczelni, a w efekcie znacznie wydłużyć czas rozpatrywania wniosku.

Ze względu na liczne zmiany w treści załączników, w celu zapewnienia ich przejrzystości i klarowności zawartych w nich zapisów, zdecydowano się nadać im nowe brzmienie w całości.

Określenie w nagłówkach załącznika nr 1 i 2 rozporządzenia liczby godzin, którą należy przeznaczyć na poszczególne bloki tematyczne jako minimalną ma na celu podkreślenie, że jednostki organizujące poszczególne szkolenia mogą rozszerzyć ich zakres tematyczny, a zakres wskazany w załącznikach stanowi minimum programowe. Jednocześnie Minister Infrastruktury nie zdecydował się na zwiększenie minimalnego czasu trwania szkoleń uznając, że obecna długość jest adekwatna do potrzeb, a ich wydłużenie mogłoby stanowić podstawę do zwiększenia kosztów uczestnictwa w szkoleniach.

Zmiany w treści załącznika nr 1 do rozporządzenia służą dostosowaniu do obecnie obowiązujących przepisów, a także mają charakter porządkowy i redakcyjny.

Uzupełnienie treści w lp. 1 wierszu 1 wskazuje, że zakres programowy ma obejmować aktualne, a nie pierwotne brzmienie wskazanej Dyrektywy.

Zmiana treści w lp. 1 wierszu 5 oraz wykreślenie wiersza 7 ma charakter zmiany porządkującej i redakcyjnej w postaci wskazania w jednym miejscu zagadnień dotyczących prawa budowlanego. Taki sam cel przyświeca zmianie zawartości wiersza 6 i wykreśleniu wiersza 9 w odniesieniu do przepisów dotyczących poruszania się po drogach i zarządzania

ruchem drogowym. Wykreślenie wiersza 8 jest natomiast związane z uchyleniem wskazanych w nim przepisów.

W lp. 3, wykreślenie skrzyżowań w wierszach 4 (usunięcie powtórzenia) i 7 (skrzyżowania są częścią dróg) ma charakter redakcyjny i porządkujący. Ujęcie w wierszu 5 szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego (a także w lp. 4 wierszu 1 i w nowym wierszu 8 w lp. 8) stanowi realizację zapisu art. 6b dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Zmiana w wierszu 8 eliminuje błąd logiczny sugerujący, że błędy są wynikiem samej infrastruktury, a nie jej planowania.

W lp. 4 zmiana w wierszu 2 i wykreślenie wiersza 4 ma na celu uogólnienie przepisów, wykluczając jednocześnie możliwość eliminacji ewentualnych przyszłych baz danych.

W lp. 6 ujęcie obszaru węzłów w wierszach 1, 2 i 4 ma na celu dostosowanie przepisów do obecnie stosowanej terminologii, która rozróżnia skrzyżowania i węzły jako miejsca połączenia dróg w jednym i wielu poziomach. Tym samym podyktowana jest również zmiana w lp. 7 wierszu 2.

Zmiana w lp. 7 wierszu 1 ma na celu dostosowanie terminologii do obecnie obowiązujących przepisów.

Korekta brzmienia nagłówka w lp. 8 ma charakter językowy. Wskazane elementy infrastruktury drogowej nie są elementami specyficznymi, lecz typowymi, które jednak ze względu na swoją specyfikę wymagają szczególnej uwagi. Z kolei zmiany w wierszu 1 wynikają z dostosowania do obecnych przepisów oraz mają charakter redakcyjny i porządkujący (stacje poboru opłat są odmianą miejsc poboru opłat, stacje paliw i parkingi są częścią miejsc obsługi podróżnych).

Zmiany w lp. 11 są efektem wprowadzenia przez art. 24h ust. 2 i 3 ustawy o drogach publicznych nowych narzędzi zarządzania bezpieczeństwem dróg, które zastąpiły dotychczasową klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Jednym z tych narzędzi jest ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego, która jest przeprowadzana z udziałem audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się na najmniej bezpiecznych odcinkach dróg, wyznaczonych na podstawie oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego, sporządzonej przez ministra właściwego do spraw

transportu w oparciu o sprawozdania z oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków. Sposób przeprowadzenia oceny ryzyka i oceny bezpieczeństwa określa rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2024 r. w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem ujęcia w załączniku nr 2 w lp. 1, 2 i 3 nowego wiersza dotyczącego oceny ryzyka oraz ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego jest uzupełnienie programu szkolenia o nowe zadania wykonywane przez audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ujęcie w załączniku nr 2 w lp. 2 w wierszach 1 i 2 węzłów ma na celu dostosowanie przepisów do obecnie stosowanej terminologii, która rozróżnia skrzyżowania i węzły jako miejsca połączenia dróg w jednym i wielu poziomach. Zastąpienie „dróg w terenie zabudowy” sformułowaniem „ulic” w lp. 3 w wierszach 1 i 2 ma na celu dostosowanie przepisów do obecnie obowiązującej terminologii.

Uzupełnienie zapisów lp. 2 wiersz 2 oraz lp. 3 wiersz 2 o szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego stanowi realizację zapisu art. 6b dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Rozszerzenie przepisów w załączniku nr 2 w lp. 1 wierszu 4, lp. 2 wierszu 5 i lp. 3 wierszu 4 ma zagwarantować zapoznanie audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego z bieżącymi zmianami przepisów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

W załączniku nr 3, zastąpienie sformułowania „Rzeczpospolita Polska” oznaczeniem ministra właściwego do spraw transportu ma za zadanie jednoznacznie wskazać podmiot odpowiedzialny za obsługę administracyjną procesu certyfikacji audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rozwiązanie graficzne nagłówka wynika z przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 września 2022 r. w sprawie sposobu używania wizerunku orła ustalonego dla godła Rzeczypospolitej Polskiej oraz barw Rzeczypospolitej Polskiej do celów wspólnej identyfikacji wizualnej (Dz. U. poz. 2102).

Zmiana w zakresie podpisywania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego ma umożliwić również wydawanie tego certyfikatu w formie elektronicznej. W przypadku certyfikatów podpisanych elektronicznie, w miejscu przeznaczonym na podpis znajduje się informacja o opatrzeniu dokumentu podpisem elektronicznym. Na dokumentach

elektronicznych nie stosuje się w związku z tym pieczęci okrągłej ministra właściwego do spraw transportu.

Znak sprawy, umieszczony w prawym dolnym rogu dokumentu, stanowić ma dodatkową cechę identyfikacyjną.

Przepis przejściowy § 5 rozporządzenia reguluje kwestię szkoleń trwających w momencie wejścia w życie nowelizacji rozporządzenia. Z uwagi na fakt, że rozpoczęte szkolenia, a także wieńczące je egzaminy odbywają się na dotychczasowych zasadach, nie ma konieczności określania ich zasad w przepisie przejściowym.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie z dniem po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia z uwagi na potrzebę pilnego zastosowania projektowanych przepisów do prowadzonych szkoleń i wydawanych certyfikatów. Należy także wskazać, że zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie. Potrzeba pilnego wejścia w życie nowelizacji rozporządzenia wynika z konieczności jak najszybszego wprowadzenia do programu szkoleń zagadnień związanych z aktualnymi metodami zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, ujętymi w ustawie o drogach publicznych. Należy przy tym podkreślić, że ośrodki naukowe zajmujące się szkoleniem audytorów brd i kandydatów na audytorów brd zostaną zaproszone do udziału w konsultacjach publicznych, zatem szybkie wejście przepisów w życie nie będzie stanowić dla nich zaskoczenia.

Projekt rozporządzenia nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

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.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz

z 2024 r. poz. 1535) zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej