



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-192-06
RM 10-152-07

Druk nr 67

Warszawa, 6 listopada 2007 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekty ustaw

- 1) o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw wraz z projektem aktu wykonawczego,
- 2) o zmianie ustawy o drogach publicznych** wraz z projektami aktów wykonawczych.

Projekty mają na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinie dotyczące zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tych sprawach w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu*.

(-) Jarosław Kaczyński

* Prezes Rady Ministrów, pismem z dnia 11 grudnia 2007 r. skierowanym do Marszałka Sejmu, wyznaczył do reprezentowania stanowiska Rządu w toku prac parlamentarnych Ministra Infrastruktury.

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 dodaje się pkt 26 i 27 w brzmieniu:

„26) transeuropejska sieć drogowa – sieć drogowa określona w decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228 z 9.09.1996, str. 1, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 364, z późn. zm.);

27) służby ratownicze – jednostki ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2002 r. Nr 147, poz. 1229, z późn. zm.²⁾) oraz zespoły ratownictwa medycznego w rozumieniu ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 590).”;

2) w art. 4a po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg krajowych leżących w transeuropejskiej sieci drogowej, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.”;

3) uchyla się art. 9;

4) w art. 13 w ust. 3 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej, służb ratowniczych,”;

5) po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Zarządzanie tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej

Art. 24a. 1. Zarządzanie tunelem położonym w transeuropejskiej sieci drogowej, będącym na etapie projektowania, budowy lub w użytkowaniu, o długości powyżej 500 m należy do zarządcy drogi, zwanego dalej „zarządzającym tunelem”, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

2. Do długości tunelu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepis art. 13d ust. 2 ustawy.

3. Do obowiązków zarządzającego tunelem należy w szczególności:

- 1) sporządzanie dokumentacji bezpieczeństwa tunelu, o której mowa w art. 24d ust. 1, i jej aktualizowanie;
- 2) sporządzanie sprawozdań z każdego pożaru oraz wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, który wydarzył się w tunelu, i przekazywanie ich w terminie 2 tygodni od wystąpienia pożaru lub wypadku do wojewody, urzędnika zabezpieczenia, służb ratowniczych i Policji;
- 3) organizowanie szkoleń i ćwiczeń okresowych dla pracowników zarządzającego tunelem i służb ratowniczych, we współpracy z urzędnikiem zabezpieczenia oraz Policją;
- 4) przygotowywanie planów bezpieczeństwa określających zasady postępowania w razie pożaru, wypadku, awarii technicznej lub katastrofy budowlanej.

Art. 24b. 1. Wojewoda sprawuje nadzór nad zapewnieniem bezpieczeństwa tunelu, w szczególności przez:

- 1) wydawanie pozwolenia na użytkowanie tunelu;
- 2) wyłączenie z użytkowania lub ograniczenie użytkowania tunelu, jeżeli nie są spełnione wymagania bezpieczeństwa;
- 3) określanie warunków umożliwiających wznowienie użytkowania tunelu;

- 4) przeprowadzanie regularnych badań i kontroli tunelu oraz opracowywanie odpowiednich wymagań bezpieczeństwa;
 - 5) kontrolę umieszczania w siedzibie urzędnika zabezpieczenia planów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 4;
 - 6) określanie procedury natychmiastowego zamknięcia tunelu w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, katastrofy budowlanej lub awarii technicznej;
 - 7) kontrolę wprowadzania działań niezbędnych do zwiększenia bezpieczeństwa tunelu;
 - 8) przeprowadzanie w tunelu, co najmniej raz na pięć lat, kontroli spełniania wymagań bezpieczeństwa;
 - 9) powiadamianie uczestników ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2, o ich terminie, miejscu przeprowadzenia oraz obowiązku wzięcia w nich udziału.
2. W przypadku stwierdzenia, na podstawie sprawozdania, o którym mowa w art. 24a ust. 3 pkt 2, że tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, wojewoda powiadamia zarządzającego tunelem i urzędnika zabezpieczenia o konieczności podjęcia działań zwiększających bezpieczeństwo tunelu.
 3. W sytuacji, o której mowa w ust. 2, wojewoda określa warunki użytkowania tunelu lub ponow-

nego otwarcia tunelu, które będą stosowane do czasu wprowadzenia środków zaradczych lub innych ograniczeń.

4. W sytuacji, gdy tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, a podjęte środki zaradcze obejmują zasadniczą zmianę konstrukcji tunelu lub sposobu jego użytkowania, wojewoda przeprowadza analizę ryzyka dla danego tunelu.
5. Opracowując analizę ryzyka, o której mowa w ust. 4, bierze się pod uwagę wszystkie czynniki projektowe, warunki ruchu, mające wpływ na bezpieczeństwo, charakterystykę ruchu drogowego, długość danego tunelu i jego geometrię, a także dobowe natężenie ruchu przejeżdżających samochodów ciężarowych.

Art. 24c. 1. Urzędnika zabezpieczenia dla tunelu, o którym mowa w art. 24a ust. 1, powołuje zarządzający tunelem w uzgodnieniu z wojewodą.

2. Urzędnik zabezpieczenia jest niezależny w zakresie wykonywania swoich obowiązków, wynikających z ust. 3, i może wykonywać swoje zadania w odniesieniu do kilku tuneli położonych na obszarze działania zarządzającego tunelem.
3. Do obowiązków urzędnika zabezpieczenia należy w szczególności:
 - 1) koordynacja współpracy zarządzającego tunelem ze służbami ratowniczymi i Policją;

- 2) udział w przygotowaniu planów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 4;
- 3) udział w planowaniu, wdrażaniu i ocenie działań podejmowanych w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub w razie katastrofy budowlanej;
- 4) kontrola przeszkolenia pracowników zarządzającego tunelem oraz udział w organizowaniu okresowych ćwiczeń;
- 5) wspólna ze służbami ratowniczymi i Policją ocena ćwiczeń, sporządzenie sprawozdania zawierającego wnioski z przeprowadzonych ćwiczeń oraz wnioski dotyczące oceny stanu bezpieczeństwa tunelu;
- 6) wydawanie opinii w sprawach oddawania tunelu do użytkowania, polegające w szczególności na opiniowaniu dokumentacji bezpieczeństwa;
- 7) kontrola prawidłowości utrzymania tuneli;
- 8) współdziałanie z właściwymi służbami w ocenie każdego wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub też katastrofy budowlanej tunelu.

Art. 24d. 1. Zarządzający tunelem, sporządzając dokumentację bezpieczeństwa, określa środki zapobiegawcze i ochronne oraz reagowania na potencjalne zdarzenia, konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu

drogowego w tunelu, uwzględniając strukturę ruchu drogowego i inne uwarunkowania związane z konstrukcją i otoczeniem tunelu.

2. Dokumentacja bezpieczeństwa stanowi integralną część dokumentacji tunelu, gromadzonej przez zarządzającego tunelem w związku z procesem inwestycyjnym oraz użytkowaniem tunelu.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, elementy oraz tryb postępowania z dokumentacją bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, mając na względzie poszczególne etapy procesu inwestycyjnego oraz etap użytkowania tunelu.

Art. 24e. 1. Zarządzający tunelem we współpracy z urzędnikiem zabezpieczenia i Policją organizują raz do roku wspólne ćwiczenia okresowe dla personelu tunelu, służb ratowniczych i Policji.

2. Ćwiczenia w pełnym zakresie są przeprowadzane w każdym tunelu przynajmniej raz na cztery lata.
3. Urzędnik zabezpieczenia przekazuje wojewodzie sprawozdanie, o którym mowa w art. 24c ust. 3 pkt 5.
4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych i minister właściwy do spraw transportu określają, w drodze rozporządzenia, zakres ćwiczeń dla rodzajów ćwiczeń, o których mowa w ust. 1 i 2, mając na uwadze potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelu.

- Art. 24f. 1. Wojewoda w trybie art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, na wniosek zarządzającego tunelem, może udzielić odstępstwa od wymagań zawartych w przepisach techniczno-budowlanych, dotyczących warunków bezpieczeństwa w tunelu, w przypadku możliwości zastosowania rozwiązań technicznych o wyższych parametrach bezpieczeństwa.
2. Minister właściwy do spraw transportu ocenia zasadność wniosku, a w przypadku pozytywnej oceny przekazuje go Komisji Europejskiej.
 3. Jeżeli w terminie 3 miesięcy od dnia przekazania wniosku Komisji Europejskiej, Komisja nie zgłosi sprzeciwu na odstępstwo, minister właściwy do spraw transportu upoważnia wojewodę do udzielenia zgody na odstępstwo. W przypadku sprzeciwu Komisji upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo nie może być udzielone.
- Art. 24g. 1. Zarządzający tunelem jest obowiązany przekazywać Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad sprawozdania, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 2, co dwa lata w terminie do dnia 30 kwietnia roku następnego po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.
2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje co 2 lata Komisji Europejskiej zbiorczą informację z otrzymanych sprawozdań, o których mowa w ust. 1, ze wskazaniem częstotliwości i przyczyn pożarów oraz

wypadków, w terminie do dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

3. Zbiorcza informacja, o której mowa w ust. 2, zawiera ocenę pożarów i wypadków w tunelach i informacje na temat rzeczywistej roli i skuteczności urządzeń i środków bezpieczeństwa.”.

Art. 2. Przepisy niniejszej ustawy stosuje się do tuneli, wobec których przed dniem wejścia w życie ustawy zostały rozpoczęte prace projektowe.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy nr 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 309).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 52, poz. 452, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 100, poz. 835 i 836, z 2006 r. Nr 191, poz. 1410 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 590.

UZASADNIENIE

Przedłożony projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych ma na celu implementację do polskiego systemu prawnego postanowień dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej.

Celem dyrektywy jest ustanowienie jednolitego systemu bezpieczeństwa, stałego poziomu obsługi i komfortu w transeuropejskiej sieci drogowej, w której tunele stanowią ważne budowle ułatwiające komunikację w Europie. Dla właściwego ich wykorzystania oraz wysokiego poziomu ochrony użytkowników Parlament Europejski przyjął dyrektywę, harmonizującą przepisy poszczególnych krajów w celu zapewnienia lepszego bezpieczeństwa wykorzystywania tuneli.

Proponowane zmiany przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) mają na celu zapewnienie minimalnego poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg w tunelach w transeuropejskiej sieci drogowej przez zapobieganie krytycznym zdarzeniom, które mogą zagrażać ludzkiemu życiu, środowisku i instalacjom tunelowym, jak również przez zapewnienie ochrony w razie wypadków. Dotyczyć to będzie wszystkich tuneli w ramach transeuropejskiej sieci drogowej, posiadających długość ponad 500 m, znajdujących się w użytkowaniu, w trakcie budowy lub na etapie projektowania. Obecnie w Polsce w transeuropejskiej sieci drogowej nie znajduje się żaden tunel o długości ponad 500 m. Przepisy będą obejmować nowo projektowane tunele i będą obowiązywały już od etapu projektowania. Na dzień dzisiejszy planuje się budowę co najmniej dwóch tuneli, które będą leżeć w transeuropejskiej sieci drogowej. Są to tunele będące w:

- ciągu drogi S69 Żywiec – Zwardoń (lokalizacja tunelu – Laliki); obecnie trwa postępowanie odwoławcze od rozstrzygnięć w przetargu,
- ciągu drogi S7 Lubień – Zabornia, który jest w fazie projektowania.

Rozważany jest jeszcze jeden tunel leżący w ciągu drogi S2 (lokalizacja – Warszawa Ursynów).

Długie tunele, o długości ponad 500 m, stanowią ważne budowle, które ułatwiają komunikację między wielkimi obszarami Europy i odgrywają decydującą rolę w funkcjonowaniu i rozwoju regionu.

Zapewnienie bezpieczeństwa w tunelach wymaga podjęcia licznych działań dotyczących m.in.: geometrii tunelu i jego projektu, urządzeń bezpieczeństwa, obejmujących m.in. znaki drogowe, zarządzanie ruchem, szkolenie służb ratunkowych, zapewnienie informacji dla użytkowników, jak bezpiecznie zachowywać się w tunelach, oraz zapewnienie lepszej łączności między odpowiedzialnymi władzami i służbami ratowniczymi oraz Policją.

Biorąc pod uwagę rodzaj i spodziewaną wielkość ruchu w każdym tunelu powinny zostać określone minimalne wymagania bezpieczeństwa.

W art. 1 proponuje się zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136):

- do słowniczka zawartego w art. 4 ww. ustawy o drogach publicznych dodaje się pkt 26, który definiuje pojęcie „transeuropejskiej sieci drogowej”, obejmującej drogi krajowe wyszczególnione w załączniku I do decyzji Komisji Europejskiej nr 1692/96/WE, oraz pojęcie „służb ratowniczych”,
- proponuje się, aby minister właściwy do spraw transportu określił, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg krajowych leżących w transeuropejskiej sieci drogowej,
- w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) proponuje się wykreślenie art. 9, z uwagi na to, że jest to przepis martwy. W ciągu wielu lat obowiązywania tego przepisu tylko jeden raz minister skorzystał z tej możliwości. Jednocześnie w świetle wyroku NSA sygn. II SAB 98/99 z dnia 18 listopada 1999 r., który stwierdza, że art. 9 ww. ustawy nie może być podstawą do zastępowania organów właściwych do zaliczania dróg do kategorii dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministra Transportu), zasadnym jest uchylenie tego przepisu.

Obecnie przepis art. 9 ustawy o drogach publicznych jest przepisem martwym. Wnioski, które wpływają do resortu transportu w sprawie zaliczenia odcinków dróg do odpowiedniej kategorii dróg publicznych, dotyczą odcinków dróg, dla których nie ma wątpliwości, do jakiej kategorii powinny zostać zaliczone (leżą w ciągu tych dróg) bądź dotyczą odcinków dróg, które nie spełniają warunków określonych w art. 9 ust. 1 pkt 1-3. W ustawie o drogach publicznych został określony właściwy tryb zaliczania dróg do poszczególnych kategorii dróg publicznych (wojewódzkich – art. 6 ust. 2, powiatowych – art. 6a ust. 2, gminnych – art. 7 ust. 2) i z tego trybu władze samorządowe powinny korzystać. Przepis art. 9 omawianej ustawy nie może służyć jako narzędzie do rozwiązywania spraw, dla których brak jest porozumienia między poszczególnymi podmiotami,

- konsekwencją dodania w słowniczku pojęcia „służb ratowniczych” jest wykreślenie z art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. a ustawy o drogach publicznych pojęć: „Państwowej Straży Pożarnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej i pogotowia ratunkowego”. Służby te mieszczą się bowiem w ww. pojęciu „służb ratowniczych”,
- w ustawie o drogach publicznych dodaje się rozdział 2a, dotyczący zarządzania tunelami leżącymi w transeuropejskiej sieci drogowej.

W nowym rozdziale dodaje się art. 24a, w którym określono, kto zarządza tunelem położonym w transeuropejskiej sieci drogowej, którego długość jest większa niż 500 m.

Zarządca drogi, w ciągu której znajduje się tunel, pełni funkcję zarządzającego tunelem. Do obowiązków zarządzającego tunelem należeć będzie m.in.:

- sporządzanie dokumentacji bezpieczeństwa i jej aktualizowanie,
- sporządzanie sprawozdań z każdego pożaru lub wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, który wydarzył się w tunelu, i przekazywanie ich w terminie miesiąca do wojewody, urzędnika zabezpieczenia, służb ratowniczych i Policji,

- organizowanie szkoleń i ćwiczeń okresowych dla pracowników zarządzającego tunelem i służb ratowniczych, we współpracy z urzędnikiem zabezpieczenia oraz Policją,
- przygotowywanie planów bezpieczeństwa określających zasady postępowania w przypadku awarii technicznej lub innych zdarzeń.

Dodaje się art. 24b, w którym wojewodzie powierzono sprawowanie nadzoru nad zapewnieniem bezpieczeństwa tunelu. Obowiązki nałożone w tej ustawie na wojewodę nie są nowymi zadaniami. Bowiem wojewoda w ramach przedstawionych w art. 24b zadań (już istniejących zadań) jako przedstawiciel Rady Ministrów odpowiada za wykonywanie polityki rządu na obszarze województwa.

Wojewoda będzie sprawować nadzór nad zapewnieniem bezpieczeństwa tunelu, w szczególności przez:

- wydawanie pozwolenia na użytkowanie tunelu,
- wyłączenie z użytkowania lub ograniczenie użytkowania tunelu, jeżeli nie są spełnione wymagania bezpieczeństwa,
- określanie warunków umożliwiających wznowienie użytkowania tunelu,
- przeprowadzanie regularnych badań i kontroli tuneli oraz opracowywanie odnośnych wymagań bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 24b ust. 1 pkt 9 wojewoda ma również obowiązek powiadomienia uczestników ćwiczeń o ich terminie, miejscu przeprowadzenia oraz obowiązku wzięcia w nich udziału. Natomiast wojewoda bezpośrednio w nich nie uczestniczy.

W przypadku stwierdzenia, że dany tunel nie spełnia wymogów bezpieczeństwa, wojewoda powiadamia zarządzającego tunelem i urzędnika zabezpieczenia, że muszą zostać podjęte działania zwiększające bezpieczeństwo tunelu.

Dodaje się art. 24c, który wprowadza pojęcie „urzędnika zabezpieczenia”, którego powołuje zarządzający tunelem, po uzyskaniu akceptacji wojewody.

Urzędnik zabezpieczenia jest niezależny we wszystkich sprawach bezpieczeństwa tunelu i nie podlega instrukcjom pracodawcy w odniesieniu do tych spraw. Urzędnik zabezpieczenia może wykonywać swoje zadania w odniesieniu do kilku tuneli położonych na obszarze działania danego zarządzającego tunelem.

Do obowiązków urzędnika zabezpieczenia należeć będzie m.in.:

- koordynacja współpracy zarządzającego tunelem ze służbami ratowniczymi i Policją i udział w przygotowywaniu planów działania,
- udział w przygotowaniu planów bezpieczeństwa,
- udział w planowaniu, wdrażaniu i ocenie działań podejmowanych w razie wypadku lub katastrofy budowlanej,
- kontrola przeszkolenia pracowników zarządzającego tunelem oraz udział w organizowaniu okresowych ćwiczeń.

Dodaje się art. 24d, w którym określono, że dokumentacja bezpieczeństwa, którą sporządza zarządzający tunelem, stanowi integralną część dokumentacji dotyczącej tunelu, gromadzonej przez zarządzającego tunelem w procesie inwestycyjnym oraz użytkowaniu tunelu.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zawartość dokumentacji bezpieczeństwa.

Dodaje się art. 24e, który wprowadza wspólne ćwiczenia dla personelu tunelu, służb ratowniczych i Policji, we współpracy zarządzającego tunelem z urzędnikiem zabezpieczenia i Policją.

Będą prowadzone dwa rodzaje ćwiczeń. Pierwsze to ćwiczenia okresowe, które będą organizowane raz do roku, drugie to ćwiczenia w pełnym zakresie, przeprowadzane w każdym tunelu przynajmniej raz na cztery lata.

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe ćwiczenia mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa, właściwym ministrem do określenia rodzaju i zakresu tych ćwiczeń jest minister właściwy do spraw wewnętrznych (obok ministra właściwego do spraw transportu).

Dodaje się art. 24f, w którym wprowadzono możliwość uzyskiwania odstępstw od wymagań, określających warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelu, w przypadku możliwości zastosowania rozwiązań technicznych o wyższych parametrach bezpieczeństwa.

Minister właściwy do spraw transportu ocenia zasadność wniosku, a w przypadku pozytywnej oceny przekazuje go do Komisji Europejskiej.

Jeżeli w ciągu 3 miesięcy od dnia przekazania wniosku do Komisji Europejskiej, Komisja nie zgłosi sprzeciwu na odstępstwo, minister właściwy do spraw transportu upoważnia wojewodę do udzielenia zgody na odstępstwo. W przypadku braku akceptacji Komisji upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo nie może być udzielone.

Dodaje się art. 24g, który nakłada na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązek przekazywania co 2 lata do Komisji Europejskiej zbiorczej informacji z przekazywanych przez zarządzających tunelem sprawozdań z każdego pożaru oraz wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu.

Zbiorcza informacja powinna zawierać ocenę pożarów i wypadków w tunelach i informacje na temat rzeczywistej roli i skuteczności urządzeń i środków bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 2 projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych projektowana ustawa będzie miała zastosowanie do tuneli, wobec których rozpoczęte zostały prace projektowe, tak aby już na etapie projektowym była możliwość uwzględnienia wymagań zawartych w przepisach przedmiotowej ustawy.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostęp-

niony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

W trybie ww. ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania przedmiotowym projektem ustawy.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wprowadzenia ustawy

Celem nowelizacji ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) jest wdrożenie dyrektywy nr 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej. Należy bowiem zagwarantować jednolity i stały poziom bezpieczeństwa, obsługi i komfortu w transeuropejskiej sieci drogowej.

2. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Przedmiotowy akt prawny oddziałuje przede wszystkim na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządzającego tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej oraz ministra właściwego do spraw transportu, a także na podmioty zajmujące się realizacją inwestycji w zakresie drogownictwa.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetowe i sektora publicznego

W chwili obecnej w Polsce w transeuropejskiej sieci drogowej nie znajduje się żaden tunel o długości ponad 500 m. Przepisy będą dotyczyły nowo projektowanych tuneli. Na lata 2008-2010 wprowadzenie ww. przepisów nie rodzi skutków finansowych. Pierwsza planowana budowa tunelu spełniającego wymogi zawarte w proponowanych przepisach rozpocznie się w 2011 r.

Inwestycje tunelowe stanowią element realizacji inwestycji drogowych, dla których są określone źródła finansowania. Zadania, przewidziane dla jednostek budżetowych, wynikające z projektowanych przepisów powinny być wykonywane w ramach posiadanych środków. Według szacunków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad istnieje konieczność zwiększenia wydatków budżetowych w GDDKiA o 500 000 zł.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanej ustawy zapewni bezpieczną realizację budowy oraz użytkowanie tuneli położonych w transeuropejskiej sieci drogowej. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przewiduje zatrudnienie trzech urzędników zabezpieczenia.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Bak wpływu.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Proponowane zmiany zapewnią w przyszłości taki sam poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelach w transeuropejskiej sieci drogowej, jaki istnieje na obszarze państw Unii Europejskiej.

7. Konsultacje społeczne

Projekt w prezentowanej wersji został przekazany do konsultacji:

- 1) Polskiego Kongresu Drogowego,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 4) Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych,
- 5) Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa,
- 6) Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP,
- 7) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- 8) Stowarzyszenia Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA,
- 9) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 10) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 11) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego,
- 12) Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR,
- 13) urzędów marszałkowskich.

Z uwagi na to, że bezpieczeństwo w tunalach jest ważnym elementem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w ramach konsultacji społecznych przedmiotowy projekt spotkał się z dużą aprobatą. Ww. podmioty nie zgłosiły uwag do projektowanej ustawy.

8. Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ**

**KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Tomasz Nowakowski

Min. TN ~~226~~ 3/07/DP/alr

Warszawa, dnia 7 września 2007 r.

**Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Tomasza Nowakowskiego, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (pismo nr RM-10-152-07) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

I. Przedłożony projekt ustawy częściowo wdraża do prawa polskiego przepisy dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej. Pełne wdrożenie dyrektywy 2004/54/WE zapewni – oprócz wydania przedmiotowej ustawy – wydanie rozporządzeń, których projekty zostały przesłane do uzgodnień międzyresortowych wraz z przedmiotowym projektem.

II. Termin implementacji dyrektywy 2004/54/WE upłynął 30 kwietnia 2006 r. W dniu 1 czerwca 2006 r. Komisja Europejska wystąpiła z zarzutami formalnymi wobec Polski wskazując na brak notyfikacji aktów prawa krajowego wdrażających przepisy dyrektywy 2004/54/WE. Polska podnosiła, że nie dokonała transpozycji przedmiotowej dyrektywy, z

GABINET
SEKRETARIAZ RZĄDU
RZĄD
RZĄD

2007-09-10

Rozporządzenie Ministra Transportu¹⁾

z dnia

w sprawie wykazu dróg krajowych leżących w transeuropejskiej sieci drogowej²⁾³⁾

Na podstawie art. 4a ust. 1a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się wykaz dróg krajowych leżących w transeuropejskiej sieci drogowej, określony w załączniku do rozporządzenia.

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

MINISTER TRANSPORTU

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy nr 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 309).

³⁾ transeuropejska sieć drogowa – sieć drogowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r., str.1, z późn. zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 364, z późn. zm);

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Transportu
z dnia

Wykaz dróg krajowych leżących w sieci TEN
zgodnie z Decyzją Nr 1692/96

Numer drogi	Przebieg / Odcinek
1, A1	S6/S7 (Gdańsk) – Świecie – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Chałupki – granica państwa
1, S1	A1 (Częstochowa) – Wojkowice Kościelne – Dąbrowa Górnicza – Tychy – Bielsko Biała – Cieszyn – granica państwa
2, A2, 68	granica państwa – Świecko – Nowy Tomyśl – Poznań – Konin – Stryków (Łódź) – Warszawa – Siedlce – Wólka Dobryńska – Kukuryki – granica państwa
3, S3	Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Lubin – Legnica – Lubawka – granica państwa
3	Bolków – Jelenia Góra – Jakuszyce – granica państwa
4, A4	granica państwa – Jędrzychowice – Bolesławiec – Krzywa – Wrocław – Prądy – Nogawczyce – Gliwice – Katowice – Chrzanów – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Jarosław – Radymno – Korczowa – granica państwa
5	Świecie – Bydgoszcz – Gniezno – Poznań
5	A4 (Kostomłoty) – Dobromierz – Bolków
A6	granica państwa – Kołbaskowo – Szczecin
S6	obwodnica trójmiasta
7, S7	S6/A1 (Gdańsk) – Elbląg – Ostróda – Olsztynek – Płońsk – Warszawa
8, S8	Wrocław – Oleśnica – Syców – Kępno – Walichnowy – Wieluń – Bełchatów – Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Radzymin – Wyszaków – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – Białystok – Korycin – Augustów – Suwałki – Budzisko – granica państwa
9	Rzeszów – Babica – Lutcza – Domaradz – Miejsce Piastowe – Dukla – Barwinek – granica państwa
10, S10	Toruń – Lipno – Sierpc – Drobin – S7 (Płońsk)
12, S12	Kurów – Lublin – Piaski – Chełm – Dorohusk – granica państwa
17, S17	S8 (Warszawa) – Zakręt – Garwolin – Ryki – Kurów – Lublin – Piaski – Krasnystaw – Zamość – Tomaszów Lubelski – Hrebenne – granica państwa
18	granica państwa – Olszyna – Golnice – Krzywa
22, S22,54	S7 (Elbląg) – Chruściel – Gronowo – granica państwa
69, S69	S1 (Bielsko Biała) – Żywiec – Laliki – Zwardoń – granica państwa

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji wprowadzonej zmianą ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086, z późn. zm.). Zgodnie z nowo projektowanym art. 4a ust. 1a minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg krajowych leżących w transeuropejskiej sieci drogowej, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych. Niniejszy projekt bezpośrednio wiąże się z wdrażaniem do polskiego systemu prawnego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/54/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39-91; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 309-329).

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wprowadzenia rozporządzenia

Celem projektowanego rozporządzenia jest przedstawienie wykazu dróg krajowych, które znajdują się w transeuropejskiej sieci drogowej. Powyższy projekt bezpośrednio wiąże się z wdrażaniem do polskiego systemu prawnego postanowień Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/54/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej.

2. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowana regulacja oddziałuje przede wszystkim na zarządzających tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej.

2. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na budżet państwa.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny

d) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość

2. Korzyści społeczne

Wejście w życie rozporządzenia będzie wskazywało drogi krajowe, które znajdują się w transeuropejskiej sieci drogowej, na których będzie możliwość budowania tuneli, które stanowiąc będą ważne budowle ułatwiające komunikację w Europie.

3. Konsultacje społeczne

Projekt w prezentowanej wersji zostanie przekazany do konsultacji:

1. Polskiego Kongresu Drogowego,
 2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
 3. Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
 4. Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych,
 5. Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa,
 6. Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP.
 7. Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
 8. Stowarzyszenia Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA;
 9. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
 10. Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego;
 11. Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
 12. Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR;
 13. Urzędów Marszałkowskich.
4. Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozporządzenie Ministra Transportu¹⁾
z dnia
w sprawie dokumentacji bezpieczeństwa tuneli²⁾

Na podstawie art. 24d ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) zarządza się, co następuje:

§1. Rozporządzenie określa elementy oraz tryb postępowania z dokumentacją bezpieczeństwa tuneli o długości powyżej 500 m, znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej.

§2. 1. Przed rozpoczęciem robót budowlanych zarządzający tunelem sporządza dokumentację bezpieczeństwa dla tunelu na etapie projektowym i zasięga opinii urzędnika zabezpieczenia.

2. Dokumentacja bezpieczeństwa tunelu na etapie projektowania obejmuje w szczególności:

- 1) opis planowanej budowli tunelu i dostępu do niej, wraz z planami niezbędnymi dla przedstawienia założonych rozwiązań dotyczących użytkowania budowli;
- 2) prognozę ruchu drogowego, zawierająca także planowane warunki przewozu towarów niebezpiecznych wraz z analizą ryzyka;
- 3) analizę ryzyka sporządzaną w przypadku przewidzianych przewozów towarów niebezpiecznych, których rodzaj i procentowy udział w ruchu drogowym może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników oraz w przypadku, gdy

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy nr 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 309).

tunel nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.);

4) badanie szczególnych zagrożeń, opisujące możliwe wypadki, jednoznacznie wpływające na bezpieczeństwo uczestników ruchu w tunelach, które mogą się zdarzyć podczas użytkowania tunelu oraz charakter i rozmiar ich możliwych skutków oraz zawierające opis z uzasadnieniem zastosowania środków w celu zmniejszenia prawdopodobieństwa wypadków i ich skutków;

5) opinię ekspertów w sprawie bezpieczeństwa tunelu.

3. Zarządzający tunelem przedkłada dokumentację bezpieczeństwa, której mowa w ust. 2, wraz z opinią urzędnika zabezpieczenia, do wojewody.

§3. 1. Dokumentacja bezpieczeństwa tunelu, będącego na etapie oddawania do użytkowania, oprócz elementów wymienionych w §2 ust. 2 obejmuje w szczególności:

1) opis organizacji zarządzania tunelem (*zasoby ludzkie i materialne*) oraz instrukcje określone przez zarządzającego tunelem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania tunelu;

2) plan postępowania awaryjnego, opracowany przy udziale służb ratowniczych, uwzględniający także osoby niepełnosprawne.

2. Zarządzający tunelem przekazuje dokumentację bezpieczeństwa tunelu, o której mowa w ust. 1, wraz z opinią urzędnika zabezpieczenia, do wojewody.

3. Wojewoda wyraża zgodę na wstępne dopuszczenie do użytkowania tunelu, a w przypadku częściowego dopuszczenia określa warunki tego dopuszczenia, informując o tym zarządzającego tunelem i służby ratownicze.

§4. Dokumentacja bezpieczeństwa tunelu, będącego w użytkowaniu, oprócz elementów, wymienionych w § 3 ust. 1 obejmuje, w szczególności:

1) sprawozdanie i analizę w sprawie pożarów i wypadków, w których są ranni lub zabici, albo naruszona została konstrukcja tunelu, który wydarzył się w tunelu;

2) wykaz przeprowadzonych ćwiczeń bezpieczeństwa i analizy wyciągniętych z nich wniosków.

§5.1. W przypadku istotnej zmiany parametrów technicznych tunelu i urządzeń bezpieczeństwa oraz organizacji ruchu drogowego, wymagającej opracowania nowej dokumentacji projektowej, budowlanej lub stałej organizacji ruchu, zarządzający tunelem występuje o zgodę wojewody zgodnie z trybem określonym w §3 ust. 2 i 3.

2. Zarządzający tunelem informuje urzędnika zabezpieczenia o każdej zmianie parametrów technicznych tunelu i urządzeń bezpieczeństwa oraz organizacji ruchu drogowego, która nie podlega przepisom, o których mowa w ust. 1 oraz dostarcza szczegółową dokumentację dotyczącą tych zmian przed ich wprowadzeniem.

3. Urzędnik zabezpieczenia bada skutki zmian, o których mowa w ust. 1 i 2, i wydaje w tym zakresie opinię zarządzającemu tunelem.

4. Zarządzający tunelem przekazuje opinię, o której mowa w ust. 3, wojewodzie i służbom ratowniczym.

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

MINISTER TRANSPORTU

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji wprowadzonej zmianą ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086, z późn. zm.). Niniejsze przepisy wdrażają postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/54/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39-91; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 309-329), w zakresie dokumentacji bezpieczeństwa tuneli o długości powyżej 500 m, znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej. (stanowi to załącznik II do ww. dyrektywy).

Dokumentacja bezpieczeństwa tunelu określa środki zapobiegawcze i ochronne, konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w tunelu, biorąc pod uwagę strukturę ruchu drogowego i inne uwarunkowania związane z konstrukcją i otoczeniem tunelu

Przepisy rozporządzenia regulują kwestie bezpieczeństwa w tunelach począwszy od projektu wstępnego. Rozporządzenie określa zawartość dokumentacji bezpieczeństwa w tunelu będącym:

- na etapie projektowania,
- na etapie oddawania do użytkowania,
- w użytkowaniu.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wprowadzenia rozporządzenia

Celem projektowanego rozporządzenia jest wdrożenie Załącznika II pkt 1-4 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/54/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej.

2. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowana regulacja oddziałuje przede wszystkim na zarządzających tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej, którzy będą sporządzać dokumentację bezpieczeństwa.

2. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na budżet państwa.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) sytuację i rozwój regionalny

Obecnie w Polsce w transeuropejskiej sieci drogowej nie znajduje się żaden tunel o długości ponad 500 m. Przepisy dotyczyć będą nowo projektowanych tuneli i będą obowiązywały już od etapu projektowania. Przyczyni się to do poprawy systemu bezpieczeństwa, w tunelach leżących w transeuropejskiej sieci drogowej.

d) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość.

2. Korzyści społeczne

Wejście w życie rozporządzenia przyczyni się do poprawy systemu bezpieczeństwa, w transeuropejskiej sieci drogowej, w której tunele stanowią ważne budowle ułatwiające komunikację w Europie.

3. Konsultacje społeczne

Projekt w prezentowanej wersji został przekazany do konsultacji:

1. Polskiego Kongresu Drogowego,
2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
3. Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
4. Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych,
5. Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa,
6. Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP.
7. Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
8. Stowarzyszenia Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA;
9. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
10. Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego;
11. Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
12. Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR;
13. Urzędów Marszałkowskich.

Z uwagi na to, iż bezpieczeństwo w tunalach jest ważnym elementem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w ramach konsultacji społecznych przedmiotowy projekt spotkał się z dużą aprobatą.

4. Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾ ORAZ MINISTRA TRANSPORTU²⁾ z dnia

w sprawie ćwiczeń prowadzonych w tunelach położonych w transeuropejskiej sieci drogowej

Na podstawie art. 24e ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136 i Nr, poz.), zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa zakres ćwiczeń prowadzonych w tunelach położonych w transeuropejskiej sieci drogowej.

§ 2.

Zarządzający tunelem, we współpracy z urzędnikiem zabezpieczenia i Policją organizuje:

- 1) ćwiczenia w pełnym zakresie, których celem jest sprawdzenie praktycznego działania służb ratowniczych i rozwijanie umiejętności współdziałania podmiotów uczestniczących w reagowaniu na sytuacje szczególnych zagrożeń; ćwiczenia te prowadzone są w warunkach jak najbardziej realistycznych, z udziałem wydzielonych sił i środków oraz elementami praktycznego działania, w tym wykorzystania pozoracji;
- 2) ćwiczenia okresowe, których celem jest doskonalenie umiejętności wypracowywania decyzji w trakcie prowadzenia i koordynacji akcji ratowniczych oraz rozwiązywania problemów w zakresie planowania tego typu działań; ćwiczenia te prowadzone są bez konieczności wykorzystania elementu praktycznego działania.

§ 3.

Ćwiczenia okresowe obejmują:

- 1) sprawdzenie systemów powiadamiania właściwych organów o zdarzeniach;
- 2) sprawdzenie procedur koordynacji i współdziałania służb uczestniczących w działaniach ratowniczych;

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz.U. Nr 131, poz. 919 oraz z 2007 r. Nr 38, poz. 245)

²⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz.U. Nr 131, poz. 923).

- 3) doskonalenie umiejętności podejmowania decyzji w sprawie określania, wyznaczania oraz kierowania do działań ratowniczych i zabezpieczających posiadanych w dyspozycji sił i środków;
- 4) rozpoznanie możliwości zapewnienia pomocy medycznej i psychologicznej osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń;
- 5) sprawdzenie możliwości i procedur pozyskania wsparcia na potrzeby prowadzonych działań od właściwych organów administracji publicznej oraz organizacji pozarządowych;
- 6) współdziałanie zarządzającego tunelem ze środkami masowego przekazu w zakresie informowania społeczeństwa o zdarzeniu, jego skutkach, podjętych i planowanych działaniach służb ratowniczych oraz utrudnieniach w ruchu drogowym.

§ 4.

Ćwiczenia w pełnym zakresie obejmują:

- 1) ćwiczenia, o których mowa w § 3;
- 2) wstrzymanie lub ograniczenie ruchu w tunelu i zorganizowanie przejazdów alternatywnych;
- 3) organizowanie punktów doraźnej pomocy medycznej, dokonywanie segregacji medycznej poszkodowanych i kierowanie ich do specjalistycznych placówek medycznych;
- 4) przeprowadzanie ewakuacji z tunelu;
- 5) doprowadzenie tunelu do stanu umożliwiającego wznowienie ruchu.

§ 5.

W trakcie ćwiczeń, o których mowa w § 2 pkt 1, ruch w tunelach powinien być wstrzymany lub ograniczony stosownie do możliwości zorganizowania objazdów.

§ 6.

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

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

MINISTER TRANSPORTU

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie w sprawie ćwiczeń prowadzonych w tunelach położonych w transeuropejskiej sieci drogowej stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 24e ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.).

Przepis ten nakłada na ministra właściwego do spraw wewnętrznych i ministra właściwego do spraw transportu zakresu ćwiczeń okresowych oraz ćwiczeń w pełnym zakresie.

Pierwszy rodzaj ćwiczeń, tj. ćwiczenia okresowe organizowane mają być raz do roku, a ich celem ma być doskonalenie umiejętności wypracowania decyzji w trakcie prowadzenia i koordynacji akcji ratowniczych oraz rozwiązywania problemów w zakresie planowania tego typu działań. Natomiast ćwiczenia w pełnym zakresie mają odbywać się przynajmniej raz na 4 lata, a ich celem ma być sprawdzenie praktycznego działania służb ratowniczych i rozwijanie umiejętności współdziałania podmiotów uczestniczących w reagowaniu na sytuacje szczególnych zagrożeń.

Przy określaniu zakresu tych ćwiczeń kierowano się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelach.

Ocena skutków regulacji

1. Projektowane rozporządzenie będzie oddziaływało na służby ratownicze, Policję, personel tunelu, zarządzającego tunelem i urzędnika zabezpieczenia.
2. Konsultacje społeczne – projekt zostanie zamieszczony na stronach internetowych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwa Transportu, ponadto zostanie skonsultowany z służbami ratowniczymi i Policją.
3. Projektowane rozporządzenie będzie miało wpływ na sektor finansów publicznych, ponieważ służby poniosą dodatkowe koszty trudne w tej chwili do oszacowania.
4. Projekt nie ma wpływu na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz sytuację i rozwój regionalny.