

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

**w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego
lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa**

Na podstawie art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641 i 901) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, w odniesieniu do podmiotu, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu mowa jest o:

- 1) KDR – rozumie się przez to kierującego działaniami ratowniczymi w rozumieniu przepisów o ochronie przeciwpożarowej;
- 2) PPO – rozumie się przez to plac poboru opłat urządzony na poszerzonej koronie autostrady;
- 3) SPO – rozumie się przez to stację poboru opłat urządzoną na poszerzonej koronie łącznicy lub w węźle;
- 4) zatorze drogowym – rozumie się przez to utrzymujący się stan zatrzymania ruchu lub stan, w którym pojazdy poruszają się z zatrzymaniami powodując tworzenie się narastającej kolejki pojazdów;
- 5) zdarzeniu drogowym – rozumie się przez to nagłą sytuację wpływającą negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, której nie można było przewidzieć, w szczególności wypadek, kolizję, uszkodzenie drogi, pożar, powódź, zagrożenie terrorystyczne, katastrofę budowlaną, osuwisko.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

§ 3. 1. W przypadku powzięcia informacji o wystąpieniu zdarzenia drogowego lub zatoru drogowego Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „GDDKiA”, analizuje i dokumentuje w szczególności czy:

- 1) wystąpiło zdarzenie drogowe albo zator drogowy;
- 2) na skutek tego zdarzenia drogowego doszło do powstania zatoru drogowego;
- 3) tendencja tworzenia zatoru drogowego jest rosnąca czy malejąca;
- 4) istnieje możliwość zastosowania innych środków niż odstąpienie od poboru opłat, w szczególności przez wprowadzenie objazdów, zwiększenie obsady na PPO, ręczne wydawanie dokumentów potwierdzających wjazd na autostradę, uruchomienie na PPO pasów o zmiennym kierunku ruchu, zwanych dalej „środkami zaradczymi”.

2. W wyniku analizy, o której mowa w ust. 1, GDDKiA ustala czy wystąpienie zdarzenia drogowego lub zatoru drogowego spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie tego bezpieczeństwa oraz jego stopień, z uwzględnieniem warunków pogodowych, pory dnia, kategorii dnia, pory roku, płynności ruchu, długości zatoru drogowego i oczekiwanego czasu jego likwidacji, oczekiwanego czasu zatrzymania ruchu drogowego oraz sposobu zachowania użytkowników autostrady i jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

3. Ustalenie czy nastąpiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia tego bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2, polega w szczególności na:

- 1) w przypadku PPO – przekroczeniu krytycznej wartości natężenia ruchu w stosunku do maksymalnej przepustowości PPO,
- 2) w przypadku SPO – wykroczeniu końca kolejki pojazdów poza pas wyłączenia, o którym mowa w § 49 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116, z 2010 r. Nr 65, poz. 409 oraz z 2014 r. poz. 857),
- 3) w przypadku odcinka autostrady między węzłami autostrady – zatrzymaniu ruchu drogowego w wyniku zdarzenia drogowego powodującym konieczność ewakuacji osób lub mienia poza obszar zagrożenia, stwierdzonej przez GDDKiA, KDR lub inną właściwą służbę

– pomimo zastosowania środków zaradczych.

§ 4. Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia jego bezpieczeństwa ustaje w chwili potwierdzenia przez GDDKiA przywrócenia płynności ruchu, z uwzględnieniem pory dnia, kategorii dnia i pory roku.

§ 5. 1. GDDKiA niezwłocznie przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o ustaleniu przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad wystąpienia

zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.

2. GDDKiA przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu półroczne sprawozdania z przeprowadzanych analiz oraz działań podejmowanych zgodnie z art. 37a ust. 4a ustawy odpowiednio w terminie do dnia 10 lutego oraz do dnia 10 sierpnia danego roku.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU



**MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

Maria Wasiak

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Dyrektor Departamentu Prawnego

Dorota Chlebosz
(Radca prawny)

7.07.15.

SEKRETARZ STANU

Paweł Olszewski

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641 i 901), zwanej dalej „ustawą”. Przepis ten został wprowadzony ustawą z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. poz. 901).

Zgodnie z ust. 4a dodanym w art. 37a ustawy podmioty pobierające opłaty za przejazd autostradą są obowiązane podejmować działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym w szczególności w przypadku zwiększenia natężenia ruchu drogowego. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa podmioty pobierające opłaty mogą odstąpić od poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem.

W art. 37a ust. 4b ustawy przewidziano delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w odniesieniu do podmiotu, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy, sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, przy uwzględnieniu pory dnia, kategorii dnia, pory roku i płynności ruchu. Projektowane rozporządzenie określa wyłącznie sposób ustalenia wystąpienia powyższych sytuacji, natomiast nie reguluje ono szczegółowej treści procedur, które wdroży podmiot pobierający opłaty w związku z wystąpieniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpieniem zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, ani nie przesądza o czasie trwania tych procedur.

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie wyłącznie do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zwanego dalej "Generalnym Dyrektorem", który pobiera opłaty za przejazd autostradą na podstawie art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy.

W § 2 projektowanego rozporządzenia zawarto definicje pojęć stosowanych w projekcie. W szczególności wskazać należy na konieczność zdefiniowania różnych rodzajów Miejsc Poboru Opłat (pkt 2 i 3 ww. przepisu), do których należą, w zależności od ich lokalizacji na autostradzie, Place Poboru Opłat (PPO) oraz Stacje Poboru Opłat (SPO). Powyższe rodzaje Miejsc Poboru Opłat różnią się przepustowością, co oznacza konieczność dokonywania odrębnej oceny wpływu powstania zatoru drogowego przed danym rodzajem Miejsca Poboru Opłat na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W pkt 3 omawianego przepisu zdefiniowano zator drogowy jako utrzymujący się stan zatrzymania ruchu lub stan, w którym

pojazdy poruszają się z zatrzymaniami powodując tworzenie się narastającej kolejki pojazdów. Zgodnie z pkt 4 omawianego przepisu za zdarzenie drogowe uznaje się natomiast każdą nagłą sytuację wpływającą negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, której nie można było przewidzieć. Jako, że nie jest możliwe zbudowanie zamkniętego katalogu tego typu sytuacji w przedmiotowym przepisie wskazano jedynie tytułem przykładu sytuacje, które są kwalifikowane w rozporządzeniu jako zdarzenia drogowe.

W projektowanym rozporządzeniu przyjęto założenie, że zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie poziomu tego bezpieczeństwa na autostradzie płatnej może być skutkiem zdarzenia drogowego lub zatoru drogowego. W § 3 ust. 1 projektowanego rozporządzenia określono sekwencje czynności, które będą podejmowane przez Generalnego Dyrektora w przypadku powzięcia informacji o wystąpieniu zdarzenia drogowego lub zatoru drogowego. Przyjmuje się, że źródłem ww. informacji może być dowolny podmiot (np. użytkownik autostrady, służby mundurowe, służby podległe Generalnemu Dyrektorowi), który zaobserwował dane zdarzenie. W takiej sytuacji Generalny Dyrektor powinien przeanalizować i udokumentować czy rzeczywiście wystąpiło zdarzenie drogowe albo zator drogowy, czy zdarzenie drogowe spowodowało powstanie zatoru drogowego i czy tendencja tworzenia zatoru drogowego jest rosnąca czy malejąca. Dodatkowo, konieczne jest przeanalizowanie przez Generalnego Dyrektora możliwości podjęcia działań innych niż odstąpienie od poboru opłat w celu uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszeniu stopnia tego bezpieczeństwa. Do omawianych środków zaradczych należą:

1) wyświetlanie na tablicach o zmiennej treści informacji o sugerowanych trasach objazdów dla danego odcinka autostrady wraz z informacją o zatorze na PPO;

2) podawanie wydrukowanych przez automat biletów wjazdowych kierowcom;

3) ręczne wydawane prekodowanych biletów wjazdowych z równoczesnym wypięciem szlabanu na pasie obsługiwanym w tym trybie;

4) zmiana konfiguracji pasów przejazdowych na PPO w celu zminimalizowania możliwości powstania zatorów poprzez zmianę podziału liczby bramek pomiędzy kierunki ruchu (uruchomienie bramek rewersyjnych dla kierunku, na którym wystąpiło zwiększone natężenie ruchu);

5) ręczne kierowanie ruchem, tj. kierowanie przepływem pojazdów bezpośrednio na pasach przejazdu przez bramki na PPO.

Przepis zawarty w § 3 ust. 1 pkt 4 projektowanego rozporządzenia ma na celu wyraźne wskazanie, że ewentualne odstąpienie od poboru opłat stanowi ostateczność i może mieć

zastosowanie tylko w przypadku jeśli wdrożenie innych rozwiązań nie przyniesie oczekiwanych rezultatów lub wdrożenie ich nie jest możliwe w czasie, w którym konieczne jest podjęcie działań zaradczych (np. czas niezbędny na zwiększenie obsady PPO - mobilizacja, czas dojazdu pracowników obsługi PPO).

Zgodnie z § 3 ust. 2 projektowanego rozporządzenia na podstawie przeprowadzonych analiz Generalny Dyrektor ustala czy wystąpienie zdarzenia drogowego lub zatoru drogowego spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia tego bezpieczeństwa. Powyższe ustalenie powinno uwzględniać ocenę okoliczności, w których doszło do wystąpienia zdarzenia drogowego lub zatoru drogowego. Należą do nich w szczególności: warunki pogodowe (np. ekstremalne temperatury i zjawiska pogodowe), pora dnia, kategoria dnia i pora roku (mogą one mieć wpływ np. na wzrost natężenia ruchu drogowego), płynność ruchu, długość zatoru drogowego i oczekiwany czas jego likwidacji, a także sposób zachowania się przez użytkowników autostrady (np. osoby czasowo opuszczające pojazd w związku z oczekiwaniem w długim zatorze drogowym może skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego).

W § 3 ust. 3 projektowanego rozporządzenia określono natomiast, w zależności od miejsca wystąpienia zdarzenia, konkretne przesłanki, które powinien brać pod uwagę Generalny Dyrektor w celu ustalenia czy wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia tego bezpieczeństwa pomimo zastosowania środków zaradczych. W przypadku PPO Generalny Dyrektor będzie ustalał czy natężenie ruchu na PPO przekracza krytyczną wartość w stosunku do jego maksymalnej przepustowości. Krytyczna wartość natężenia ruchu to natężenie ruchu, które przekracza przepustowość wybranego przekroju jezdni. Przepustowość jednej bramki manualnego poboru opłat to około 130 poj./godz., natomiast przepustowość bramki elektronicznego poboru opłat 280 poj./godz. Przepustowość PPO zależy od liczby i konfiguracji czynnych bramek do poboru opłat na danym PPO.

Przykładowo dla konfiguracji bramek na PPO 4/8 (wjazdowe/wyjazdowe) przepustowość jezdni wyjazdowej (8 bramek) przedstawia się następująco:

- 1) 5 bramek manualnych x 130 poj./godz. = 650 poj./godz.
 - 2) 1 bramka viaAUTO dla pojazdów lekkich x 500 poj./godz. = 500 poj./godz.
 - 3) 2 bramki viaTOLL dla pojazdów ciężkich x 280 poj./godz. = 560 poj./godz.
- Razem: 1 710 poj./godz. – maksymalna obliczeniowa przepustowość PPO.

W związku jednak z faktem, że udział pojazdów posiadających viaAUTO (jest to urządzenie do poboru opłat w sposób elektroniczny przeznaczone dla pojazdów lekkich)

w strukturze potoku pojazdów jest obecnie niski i wynosi 2% - 5% pojazdów lekkich do obliczenia faktycznego natężenia krytycznego do obliczeń przyjęto przepustowość bramki ViaAUTO jak dla bramek manualnych. W związku z tym faktyczne natężenie krytyczne PPO wyniesie 1340 poj./godz. Przekrój jezdni autostradowej z dwoma pasami ruchu przed PPO umożliwi potencjalnie doprowadzenie do PPO $2 \times 2\ 000$ poj./godz. = 4 000 poj./godz., czyli natężenia krytyczne na PPO mieszczą się w przedziale od 1340 poj./godz. (zależnie od udziału pojazdów posiadających viaAUTO w strukturze potoku pojazdów) do 4 000 poj./godz.

W przypadku SPO Generalny Dyrektor ustali czy kolejka pojazdów przed SPO wykracza poza pas wyłączenia w rozumieniu § 49 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116, z 2010 r. Nr 65, poz. 409 oraz z 2014 r. poz. 857). Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu wystąpi w przypadku, gdy długość kolejki na SPO spowoduje blokadę pasa wyłączenia i stworzy zagrożenie blokady pasa tranzytowego (prawego). W przypadku istniejącego zatoru na jezdni głównej kolejka do bramek SPO blokuje pas awaryjny na jezdni głównej. W przypadku zaś zatrzymania ruchu drogowego na odcinku pomiędzy węzłami autostrady Generalny Dyrektor powinien ustalić (samodzielnie lub na podstawie informacji przekazanych przez inny właściwy podmiot, w szczególności kierujący działaniami ratowniczymi) czy zatrzymanie to powoduje konieczność ewakuacji osób lub mienia poza obszar zagrożenia.

Decyzja o ewentualnym odstąpieniu od poboru opłat za przejazd autostradą, musi zostać poprzedzona przeprowadzeniem analiz i ustaleń przewidzianych w § 3 projektowanego rozporządzenia. Powyższe rozwiązanie ma zapewnić, że instrument przewidziany w art. 37a ust. 4a ustawy będzie stosowany w wyjątkowych sytuacjach, w których rzeczywiście doszło do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenia stopnia tego bezpieczeństwa.

W § 4 projektowanego rozporządzenia określono sposób ustalania przez Generalnego Dyrektora momentu, w którym ustaje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenie stopnia tego bezpieczeństwa. Na tej podstawie Generalny Dyrektor będzie mógł podejmować działania mające na celu przywrócenie poboru opłat na autostradzie lub jej odcinku.

Zgodnie z § 5 ust. 1 projektowanego rozporządzenia Generalny Dyrektor będzie niezwłocznie przedstawiał ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o ustaleniu przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad wystąpienia zagrożenia

bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. Generalny Dyrektor będzie również przedstawiał ministrowi właściwemu do spraw transportu półroczne sprawozdania z przeprowadzanych analiz oraz działań podejmowanych zgodnie z art. 37a ust. 4a ustawy odpowiednio w terminie do dnia 10 lutego oraz do dnia 10 sierpnia danego roku. Powyższe rozwiązania umożliwią ocenę sposobu realizacji uprawnień Generalnego Dyrektora wynikających z ww. przepisu ustawy, a także ewaluację rozwiązań przyjętych w projektowanym rozporządzeniu.

W § 6 przewidziano, że projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zaproponowane *vacatio legis* uwzględnia fakt, że obowiązują już przepisy ustawy, które wprowadziły delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania przedmiotowego rozporządzenia. Proponowany termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia jest uzasadniony ważnym interesem państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu 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, 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, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Olszewski, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Rafał Nowak, Dyrektor Departament Dróg i Autostrad, tel. 22 630-17-00, e-mail: Rafal.Nowak@mir.gov.pl.</p>	<p>Data sporządzenia 07.07.2015</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe - art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641 i 901)</p> <p>Nr w wykazie prac: 555</p>
---	--

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37a ust. 4b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641 i 901).

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

W projektowanym rozporządzeniu określono sposób ustalania wystąpienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zmniejszenia poziomu tego bezpieczeństwa, mogących skutkować odstępniem przez GDDKiA od poboru opłat za przejazd autostradą. Zaproponowane działania w powyższym zakresie będą miały charakter sekwencyjny. Dopiero uprzednie dokonanie przez GDDKiA stosownych analiz i ustaleń będzie mogło skutkować odstępniem od poboru opłat za przejazd autostradą na podstawie art. 37a ust. 4a ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

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

Ze względu na pilność projektu nie dokonywano oceny czy i w jaki sposób problem został rozwiązany w innych krajach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Generalny Dyrektor Dróg i Autostrad	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Neutralne

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

Ze względu na pilność projektu, a także fakt, że jego przepisy będą w praktyce stosowane wyłącznie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nie przewiduje się kierowania projektu rozporządzenia do konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	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													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													

Saldo ogółem																		
budżet państwa																		
JST																		

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowane rozporządzenie nie ma bezpośredniego wpływu na sektor finansów publicznych, ponieważ określa wyłącznie sposób ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.</p> <p>Jedynie tytułem przykładu można podać oszacowane skutki finansowe odstąpienia od poboru opłat za przejazd na odcinku autostrady A4 zarządzanym przez GDDKiA w związku z ustaleniem wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w dniu 4 lipca 2015 r. W wyniku wypadku, który miał miejsce na km 206+600 autostrady A4, skutkującego powstaniem zatorów na Stacjach Poboru Opłat Prądy i Przylesie, GDDKiA, uwzględniając warunki atmosferyczne (wysokie temperatury) oraz przewidywany czas trwania utrudnienia, podjął decyzję o podniesieniu szlabanów na SPO Prądy i Przylesie. Odstąpienie od poboru opłat za przejazd autostradą trwało przez dwie godziny. Szacuje się, że wskutek powyższej decyzji, podjętej na podstawie art. 37a ust. 4a ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, nie pobrano opłat za przejazd autostradą w kwocie 34.470 zł (z danych systemu wynika, że w omawianym okresie przez SPO Prądy i Przylesie przejechało 2953 pojazdów lekkich bez uiszczenia opłaty).</p>

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

Czas w latach od wejścia w życie zmian		Skutki						Łącznie (0-10)
		0	1	2	3	5	10	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przepisy rozporządzenia nie wpłyną na wymienione obszary.
--	---

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" 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 type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input 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

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu Brak wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy projektowanego rozporządzenia znajdą zastosowanie w sytuacji powzięcia przez GDDKiA informacji o wystąpieniu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa.

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

Ewaluacja efektów rozwiązań przyjętych w projektowanym rozporządzeniu może nastąpić na podstawie sprawozdań, które będą przekazywane ministrowi właściwemu do spraw transportu na podstawie § 6 ust. 1 projektowanego rozporządzenia.

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

Brak.