

## UZASADNIENIE

### **I. Potrzeba i cel wprowadzanych zmian.**

Ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 505) powołany został nowy mechanizm wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. W kolejnych latach katalog zadań jakie mogły być dofinansowane lub sfinansowane ze środków Funduszu uległ rozszerzeniu włącznie ze zmianą Funduszu na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.

Celem projektowanych zmian w przepisach ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, zwanym dalej „Funduszem”, jest przede wszystkim dalsze rozszerzenie katalogu zadań dofinansowywanych ze środków Funduszu, o zadania polegające na:

- 1) realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego nowego rodzaju zadań w postaci budowy, przebudowy lub remontu infrastruktury drogowej służącej komunikacji terminali intermodalnych lub skomunikowaniu specjalnych stref ekonomicznych w rozumieniu ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1670 z późn. zm.), zwanych dalej „zadaniami dojazdowymi”;
- 2) wprowadzeniu nowego rodzaju zadań polegających na dofinansowaniu budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich lub rozbudowie infrastruktury drogowej mającej na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowanych w ramach zadań wojewódzkich, powiatowych i gminnych poprzez rozbudowę takich elementów drogi jak: drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów na drogach wojewódzkich, zwanych dalej „zadaniami wojewódzkimi”;
- 3) poszerzeniu dotychczasowych zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w ramach zadań powiatowych i gminnych o rozbudowę infrastruktury drogowej mającą na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowaną w ramach zadań powiatowych i gminnych poprzez rozbudowę takich elementów drogi jak:

drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów;

4) wyodrębnieniu w ramach zadań powiatowych i gminnych zadań remontowych jako oddzielnych zadań realizowanych na drogach powiatowych i gminnych, co ułatwi jednostkom samorządu terytorialnego utrzymanie infrastruktury drogowej w odpowiednim standardzie jakości.

Ponadto projekt ustawy przewiduje usprawnienie działania Funduszu poprzez zmianę formuły jego funkcjonowania. Fundusz przestanie być państwowym funduszem celowym w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305 i 1236), a stanie się rachunkiem bankowym prowadzonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego na zasadach podobnych do tych na jakich zorganizowany jest obecnie funkcjonujący Krajowy Fundusz Drogowy. Niniejsza zmiana podyktowana jest koniecznością usprawnienia i uelastycznienia procesów finansowych Funduszu oraz usprawnienia jego działania. Zaproponowane przez projektodawcę rozwiązania oparte są na dotychczasowym doświadczeniu w zakresie funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, jak również wieloletnim doświadczeniu w funkcjonowaniu Krajowego Funduszu Drogowego stanowiącego filar finansowania budowy i rozwoju infrastruktury dróg krajowych na terytorium całego kraju.

Ponadto projekt ustawy wprowadza szereg zmian w zakresie funkcjonowania Funduszu, które pozwolą na usprawnienie jego działania i zapewnią dostosowanie do obecnie panujących warunków gospodarczych. W tym też zakresie przewiduje się wydłużenie obowiązywania ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg do dnia 1 stycznia 2031 r. Tym samym Fundusz będzie funkcjonował przez dodatkowe 2 lata.

Projekt przewiduje również zmiany:

1) w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1376 późn. zm.) mające na celu:

- doprecyzowanie definicji drogi krajowej jako drogi dojazdowej do drogowego przejścia granicznego zawartej w art. 5 ustawy o drogach publicznych,
- doprecyzowanie mechanizmu „kaskadowego” przekazywania „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg krajowych nowej drogi, tak aby odcinek dawnej drogi ekspresowej lub autostrady zawsze pozostawał drogą wojewódzką, co nie pozbawia

możliwości pozbawienia w trybie „kaskadowym” kategorii drogi wojewódzkiej odcinka o proporcjonalnej do niego długości. ,

- usprawnienie obowiązujących przepisów dotyczących lokalizacji kanałów technologicznych w pasie drogowym, poprzez ograniczenie obowiązku ich budowy,
- ujednoczenie nomenklatury dotyczącej dróg - w ustawie dodano nowe definicje/pojęcia, niektóre istniejące zmieniono lub usunięto,
- uzupełnienie katalogu zadań Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o czynności dotychczas przez niego wykonywane tj. opracowywanie w uzgodnieniu z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych - wprowadzana zmiana nie nakłada na GDDKiA nowego zadania, lecz sankcjonuje dotychczasową praktykę,
- usunięcie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego maksymalną luminancję powierzchni informacji wizualnej umieszczonej na reklamie emitującej światło, w ciągu dnia i w ciągu nocy, w terenie zabudowy i poza terenem zabudowy, ze względu na fakt, że pozostałe regulacje ustawy są wystarczające w zakresie zakazu umieszczania reklam emitujących światło;

2) w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.) mające na celu:

- ujednoczenie nomenklatury dotyczącej dróg,
- wskazanie w ustawie, że ruch na drodze może odbywać się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu i zdefiniowanie „organizacji ruchu”, a w przypadku wykonywania robót budowlanych wymagających uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej albo zgłoszenia wykonywania robót budowlanych wprowadzono obowiązek sporządzenia projektu organizacji ruchu przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania ww. decyzji albo przed dokonaniem zgłoszenia
- obowiązek ten zostaje przeniesiony z rozporządzenia do ustawy;

3) w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.) uchyla się delegację zawartą w art. 2 ust. 2 ww. ustawy, do wydania rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych z uwagi na to, że procedowany obecnie projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych

dotyczących dróg publicznych ma zastąpić trzy obowiązujące rozporządzenia techniczno-budowlane w obszarze drogownictwa (dot. dróg publicznych, drogowych obiektów inżynierskich oraz autostrad płatnych);

3) w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176) polegające na przedłużeniu jej obowiązywania do 31 grudnia 2050 r.

4) w ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 lub innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095 z późn. zm.) w zakresie art. 15 r<sup>1</sup>.

Zmiany w pozostałych ustawach, tj. w ustawie z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2021 r. poz. 888, z późn. zm.), ustawie z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008, z późn. zm.) oraz ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.) wynikają ze zmian dot. nomenklatury drogowej i mają charakter dostosowawczy.

## **II. Obecny stan prawny w dziedzinie, która ma być unormowana.**

### **1. Ustawa o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg:**

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, Fundusz gromadzi środki finansowe na:

- a) dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych,
- b) dofinansowania budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- c) dofinansowania budowy obwodnic zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich,
- d) dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa,
- e) finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym.

Obecnie przepisy ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg nie przewidują możliwości dofinansowania budowy, przebudowy lub remontu infrastruktury drogowej służącej komunikacji terminali intermodalnych lub skomunikowaniu specjalnych stref ekonomicznych, dofinansowania budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich zarządzanych przez zarząd województwa (oprócz obwodnic), dofinansowania budowy, infrastruktury drogowej mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowanych w ramach zadań wojewódzkich, powiatowych i gminnych, dofinansowania oraz wyodrębnienia w ramach zadań powiatowych i gminnych zadań remontowych jako oddzielnych zadań realizowanych na drogach powiatowych i gminnych.

2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.):

1) Od 2015 r. istnieje następujący mechanizm ustalania kategorii drogi odcinka drogi, który został zastąpiony nowowymuszowanym odcinkiem drogi:

- odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wzmuszowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej,

- odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wzmuszowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi powiatowej,

- odcinek drogi powiatowej zastąpiony nowo wzmuszowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

Jednocześnie sejmik województwa/rada powiatu może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej/powiatowej odcinek drogi wojewódzkiej/powiatowej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi krajowej/wojewódzkiej zastąpionej nowo wzmuszowanym odcinkiem drogi. Ten odcinek drogi wojewódzkiej/powiatowej zostaje wówczas zaliczony z mocy prawa do kategorii drogi powiatowej/gminnej. Zarząd województwa/powiatu informuje zarząd powiatu/wójta (burmistrza, prezydenta miasta) o zamiarze podjęcia ww. uchwały co najmniej na 30 dni przed jej podjęciem.

2) Kanały technologiczne:

Ustawą z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r. poz. 1815) dokonano szeregu zmian w obowiązujących przepisach ustawy o drogach publicznych znacznie ułatwiających realizację inwestycji telekomunikacyjnych w pasach drogowych dróg publicznych.

Zgodnie z nadanym ww. ustawą brzmieniem art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych na zarządcę drogi został nałożony obligatoryjny obowiązek budowy kanału technologicznego w pasie drogowym zawsze w przypadku budowy każdej drogi publicznej niezależnie od jej kategorii oraz w trakcie przebudowy drogi. Przy czym w przypadku przebudowy drogi publicznej nie ma obowiązku budowy kanału technologicznego, jedynie w sytuacji gdy w pasie drogowym przebudowywanej drogi publicznej zostały wcześniej zlokalizowane: kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny. Tym samym od 25 października 2019 r. znacznie rozszerzono obowiązek lokalizowania kanałów technologicznych w ramach realizacji inwestycji drogowych w szczególności na drogach samorządowych, bowiem niezależnie od zainteresowania udostępnieniem przyszłego kanału technologicznego zarządca drogi i tak ma obowiązek jego wybudowania. Dodatkowo w odniesieniu do obowiązku lokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie przebudowy dróg publicznych przepisy ustawy o drogach publicznych nie różnicują przebudowy drogi w zależności od rodzaju robót wykonywanych w ramach danej przebudowy. Zgodnie z art. 4 pkt 18 ustawy o drogach publicznych przebudowa drogi to wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Tym samym zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, w każdym przypadku gdy droga publiczna jest przebudowywana istnieje obowiązek lokalizacji kanału technologicznego, chyba, że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny. Jest to jedyna ustawowa przesłanka wyłączająca obowiązek budowy kanału technologicznego. Dodatkowo przebudową drogi będzie np.: budowa zatoki autobusowej, budowa zatoki postojowej, budowa brakującego fragmentu chodnika o długości kilku metrów, jak również budowa oświetlenia przejścia dla pieszych, bez względu na fakt, czy powstaje w ramach rozbudowy istniejącego oświetlenia ulicznego, czy jest wykonywane od podstaw jako niezależny obiekt. W każdym z ww. przypadków istnieje konieczność budowy kanału technologicznego, co w konsekwencji znacznie rozszerza zakres robót budowlanych

realizowanych w ramach przebudowy drogi jak i niepotrzebnie zwiększa koszty realizacji inwestycji drogowej. Jedynym rozwiązaniem w takich przypadkach jest skorzystanie z art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych tj. uzyskanie zgody Ministra Cyfryzacji na rezygnację z obowiązku budowy kanału technologicznego (przypadki, „gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe”).

3) Pojęcia stosowane w ustawie o drogach publicznych są kompatybilne z pojęciami stosowanymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.).

3. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 oraz z 2021 r. poz. 784 i 1228).

Obecne brzmienie ustawy przewiduje czas jej obowiązywania jedynie do roku 2023.

### **III. Szczegółowy opis wprowadzanych zmian.**

#### **Art. 1**

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (art. 1 projektu):

##### 1. Pkt 1

Zmiana wymienionych przepisów ustawy jest związana ze zmianą charakteru funkcjonowania Funduszu, który przestanie być państwowym funduszem celowym, a stanie się funduszem prowadzonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej „Bankiem” na zasadach podobnych do tych na jakich zorganizowany jest obecnie funkcjonujący Krajowy Fundusz Drogowy. W związku z powyższym nie ma potrzeby stosowania pojęcia „dysponenta Funduszu”, gdyż działania wymienione w tych przepisach np. informowanie wojewodów o wysokości środków na zadania powiatowe i gminne będzie wykonywał minister właściwy do spraw transportu.

##### 2. Pkt 2 lit. a

- tiret 1

W art. 2 ust. 1 proponuje się dodanie ustawowych definicji: terminala intermodalnego, dojazdu do terminala intermodalnego, specjalnej strefy ekonomicznej oraz dojazdu do tej strefy.

Przez terminal intermodalny projekt definiuje obszar, na którym znajduje się obiekt budowlany w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.) lub ich zespół wraz z urządzeniami specjalistycznymi i infrastrukturą umożliwiającymi prowadzenie załadunku, wyładunku lub innych czynności ładunkowych, a także czasowym składowaniu intermodalnych jednostek ładunkowych z wykorzystaniem przynajmniej dwóch rodzajów transportu tzn. transportu drogowego, transportu wodnego (morskiego i śródlądowego), transportu kolejowego oraz lotniczego.

W celu precyzyjnego określenia inwestycji, jakie mogą być dofinansowane ze środków Funduszu zostało również określone jaki zakres inwestycji należy przyjąć w celu realizacji inwestycji budowy, przebudowy lub remontu dojazdów do terminali intermodalnych, który to obejmuje drogę publiczną lub jej odcinek od granic terminala intermodalnego do co najmniej najbliższej drogi krajowej lub wojewódzkiej. Zaproponowane w projekcie rozwiązanie jest podyktowane tym, iż szlaki komunikacyjne szczególnie transportu ciężkiego, często prowadzą po drogach o podwyższonych parametrach technicznych co jest związane z chęcią zachowania odpowiedniego standardu podróży przez przewoźników drogowych. W konsekwencji definicji dojazdu do terminala intermodalnego należało w art. 2 ust. 2 dodać odwołanie do definicji drogi krajowej z ustawy o drogach publicznych.

Definicja specjalnej strefy ekonomicznej jest definicją wynikającą z przepisów ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 670). Zgodnie z tym przepisem specjalna strefa ekonomiczna to wyodrębniona zgodnie z przepisami tej ustawy, niezamieszkała część terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na której terenie może być prowadzona działalność gospodarcza na zasadach określonych ustawą. Analogiczne jak w przypadku terminali intermodalnych konieczne było określenie co należy rozumieć przez dojazd do specjalnej strefy ekonomicznej, który obejmuje drogę publiczną lub jej odcinek łączący wyznaczoną granicę strefy z najbliższą drogą publiczną.

- tiret 2 i pkt 5

Zmiana definicji „spółki” jest związana z wyłączeniem spółek akcyjnych Skarbu Państwa radiofonii i telewizji, o których mowa w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji (Dz. U. z 2020 r. poz. 805, z późn. zm.) z obowiązku wpłat na Fundusz.

Zgodnie z art. 21 ustawy o radiofonii i telewizji – publiczna radiofonia i telewizja ma realizować misję publiczną, czyli oferować ogółowi społeczeństwa, jak też jego poszczególnym grupom, zróżnicowane programy i usługi w zakresie informacji, publicystyki, kultury, rozrywki, edukacji i sportu. Jednostkami publicznej radiofonii są jednoosobowe spółki Skarbu Państwa: „Polskie Radio – Spółka Akcyjna” (dalej: PR) i tzw. spółki radiofonii regionalnej (art. 26 ust. 1-3 ustawy o RTV). Wymienione wyżej media publiczne są ustawowo zobowiązane do pluralizmu, bezstronności, wyważenia i niezależności oraz do zapewnienia wysokiej jakości i integralności przekazu. Przykładowy katalog zadań publicznej radiofonii i telewizji, wynikających z realizacji misji publicznej obejmuje między innymi: tworzenie i rozpowszechnianie programów ogólnokrajowych i regionalnych realizujących demokratyczne, społeczne i kulturalne potrzeby społeczności lokalnych, budowę i eksploatację nadawczych i przekaźnikowych stacji radiowych i telewizyjnych, prowadzenia prac nad nowymi technikami tworzenia i rozpowszechniania programów radiowych i telewizyjnych, popieranie twórczości artystycznej, literackiej, naukowej oraz działalności oświatowej, upowszechnianie wiedzy o języku polskim oraz tworzenie i udostępnianie programów edukacyjnych dla środowisk polonijnych oraz Polaków zamieszkałych za granicą. Obowiązkiem programów publicznej radiofonii i telewizji jest rzetelność ukazywania całej różnorodności wydarzeń i zjawisk w kraju i zagranicą, sprzyjanie swobodnemu kształtowaniu się poglądów obywateli oraz formowaniu się opinii publicznej, umożliwienie obywatelom i ich organizacjom uczestnictwa w życiu publicznym oraz wykonywania prawa do kontroli i krytyki społecznej, służba rozwojowi kultury, nauki i oświaty, a także respektowanie chrześcijańskiego systemu wartości i służba zwalczaniu patologii społecznych.

W związku z czym, powyższe wyłączenie jest o tyle uzasadnione, że ustawa o radiofonii i telewizji zakłada, że system finansowania mediów publicznych oparty jest o środki pochodzące z opłat abonamentowych, które przeznaczone są wyłącznie na realizację przez nadawców publicznej radiofonii i telewizji misji, o której mowa w art. 21b ust. 1 ustawy o radiofonii i telewizji. Natomiast, w przypadku nadwyżki przychodów pochodzących ze źródeł wskazanych w art. 31 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o radiofonii i telewizji, przekraczające koszty netto realizacji misji publicznej w przypadku nieprzeznaczenia ich na realizację misji publicznej, spółki zobowiązane są zwrócić do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji.

Stwierdzić należy, że abonament jest daniną publiczną pozwalającą nadawcom publicznej radiofonii i telewizji gromadzenie środków mających pozwolić im na wywiązanie się z konstytucyjnych zadań. Media publiczne nie są tylko nośnikiem informacji, lecz także profilują wzorce osobowe i postawy społeczne rzeszy odbiorców, są kreatorem kultury i kształcą postawy obywatelskie.

### 3. Pkt 3

Zmiana w art. 3 ustawy jest związana ze zmianą formuły prowadzenia funduszu przez Bank nie jako państwowego funduszu celowego ale wyodrębnionego rachunku bankowego.

### 4. Pkt 4

W art. 4 zostają dodane przepisy umożliwiające dofinansowanie ze środków Funduszu dwóch nowych rodzajów zadań:

a) „zadań dojazdowych”, które polegają na budowie, przebudowie lub remoncie infrastruktury drogowej służącej komunikacji terminali intermodalnych lub skomunikowaniu specjalnych stref ekonomicznych czyli dojazdów do terminala intermodalnego i do specjalnej strefy ekonomicznej.

Potrzeba zmian wynika z konieczności dostosowania obszarów objętych wsparciem Funduszu do kierunkowych działań wynikających z programu Polskiego Ładu oraz z wdrażanej strategii Europejskiego Zielonego Ładu.

Przedmiotowa propozycja zakłada możliwość wsparcia jednostek samorządu terytorialnego (JST) w zakresie budowy i rozbudowy odcinków dostępowych do terminali intermodalnych. Z analiz wykonanych w Ministerstwie Infrastruktury wynika, iż jedną z barier utrudniających rozwój kluczowych intermodalnych terminali drogowo-kolejowych jest niedostateczny stan odcinków dróg zarządzanych przez organy samorządu terytorialnego łączących sieć dróg krajowych z terenami terminali. Są to najczęściej odcinki niedostosowane do wielkości prowadzonego ruchu, przebiegające przez tereny o zwartej zabudowie mieszkaniowej i niedostosowane do nacisków osi przejeżdżających po nich pojazdów.

Należy wskazać, iż kluczowym elementem wdrażanych zmian legislacyjnych będzie zarówno poprawa odcinków dostępowych tzw. „ostatniej mili” do terminali intermodalnych, ale również poprawa jakości życia mieszkańców w miejscowościach znajdujących się w okolicy poszczególnych terminali poprzez wyprowadzenie ruchu

ciężkiego z centrów miejscowości. Działania te są komplementarne z konsekwentnymi działaniami w zakresie budowy obwodnic zawartych zarówno w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2020 – 2030 (w zakresie dróg krajowych) jak i również tzw. komponentem obwodnicowym w Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (w zakresie dróg wojewódzkich).

W ciągu ostatnich lat liczba towarów przewożonych z użyciem transportu intermodalnego stale wzrasta, mimo, że cały sektor transportu znalazł się w trudnej sytuacji spowodowanej pandemią koronawirusa a przewoźnicy odnotowali spadki zarówno w przewozach pasażerskich, jak i w transporcie towarowym. Jednak pandemia nie spowolniła rozwoju transportu intermodalnego, co świadczy o niskiej wrażliwości transportu intermodalnego na globalny kryzys i ograniczenia.

Dzięki tranzytowemu charakterowi naszego kraju oraz wzrostem przewozów w połączeniach na Nowym Jedwabnym Szlaku, łączącym Azję z Europą dla dalszego wzrostu wymiany międzynarodowej ważna jest rozbudowa infrastruktury dostępnej do terminali intermodalnych.

Należy wskazać, iż Polska znajduje się na przecięciu głównych europejskich kolejowych korytarzy towarowych. Kluczowe znaczenie dla Polski mają korytarze: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie. Zauważalne obciążenie ruchem identyfikowane jest w szczególności na kierunku wschód-zachód, gdzie głównie realizowane są przewozy ładunków między Chinami a Europą, a Polska pełni tu przede wszystkim funkcję kraju tranzytowego.

Niniejszy projekt przepisów wynika z przedstawionej w dokumencie Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) – zwanego dalej „KRTI 2030” diagnozy, wskazującej na kluczową barierę w zakresie ograniczonego drogowego dostępu do terminali przeładunkowych. Wskazane bariery są tożsame z analizami przeprowadzonymi w Ministerstwie Infrastruktury, a także wpływającymi do resortu infrastruktury wystąpieniami strony samorządowej i społecznej dotyczących zapewnienia dostępu drogowego do konkretnych terminali.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego na terenie Polski na początku 2020 r. było 39 aktywnych terminali, posiadających status tzw. obiektów infrastruktury usługowej – OIU. Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach największych aglomeracji (Górnośląsko – Zagłębiowska Metropolia, Warszawa, Poznań, Wrocław, Łódź), w portach

morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin) oraz na granicy z Białorusią (Małaszewicze). Według danych zawartych w KRTI 2030 pod względem liczby terminali intermodalnych Polska zajmuje 8 miejsce wśród krajów UE. Najwięcej terminali (177) znajduje się w Niemczech i we Francji (84).

W ostatnich latach obserwuje się dynamiczny rozwój terminali na wschodzie Polski (Małaszewicze, ale także mniejsze terminale w Narewce, Ełku i Łapach) oraz rozbudowa terminali już istniejących (często przy udziale środków europejskich). W trakcie uruchomienia lub budowy są nowe terminale (w Gdańsku czy w Sokółce koło Białegostoku). W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej. Dla większości istniejących obiektów planowana jest ich rozbudowa. Tylko w ramach projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 roczna zdolność przeładunkowa ma wzrosnąć do 2023 r. o dodatkowe ok. 1,1 mln TEU<sup>1</sup>.

Wiele terminali kolejowo – drogowych jest umiejscowionych w bardzo podobnych lokalizacjach, które charakteryzują się strategicznym położeniem i dobrym dostępem do kolejowej infrastruktury transportowej. Średnia gęstość terminali w przeliczeniu na powierzchnię kraju wynosi 1,25 terminala na 10 tys. km<sup>2</sup> i nie odbiega znacząco od średniej europejskiej (0,9 na 10 tys. km<sup>2</sup>). Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach wokół największych aglomeracji z zapleczem przemysłowym, w dużych portach morskich oraz na granicy zewnętrznej UE (tj. na granicy z Białorusią, Ukrainą i Rosją).

Warto zauważyć, że poszczególne terminale intermodalne w Polsce charakteryzują się dużą różnorodnością jeżeli chodzi o ich parametry techniczne, np. powierzchnia składowania, zdolność przeładunkowa czy pojemność terminala. Łączna powierzchnia całkowita wszystkich terminali wynosi prawie 525 ha, a w przypadku pojedynczego obiektu waha się od 1 ha do 91 ha.

Według danych UTK za rok 2020 roczna zdolność przeładunkowa wszystkich terminali intermodalnych (OIU) wynosi ok. 9 mln TEU, z czego ponad 4 mln TEU przypada na terminale lądowe. Zdolność przeładunkowa tych ostatnich waha się od kilku tysięcy TEU

---

<sup>1</sup>) TEU to jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków. Jest ona równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp.

(np. Ełk) do 385 400 TEU (Rail Hub Terminal Gądkki - Metrans Polonia). Spośród terminali lądowych pod względem możliwości przeładunkowych najwięcej jest terminali średnich, których jest 21, a ich zdolność przeładunkowa wynosi prawie 81% całkowitej zdolności terminali lądowych (a prawie 33% wszystkich). Wśród terminali lądowych tylko jeden (Gądkki) może poszczycić się zdolnością przepustową powyżej 300 tys. TEU i tym samym zapewnia ponad 10% udziału w zdolności przeładunkowej terminali lądowych (a ponad 4% spośród wszystkich). Reszta terminali lądowych (11 sztuk) to terminale małe do 50 tys. TEU, których udział w rynku pod względem przepustowości wynosi niecałe 9% (3,5% wśród wszystkich).

Najwięcej terminali lądowych (7) należy do grupy PKP CARGO S.A. (łącznie zdolność przeładunkowa ok. 860 tys. TEU), 4 do PCC Intermodal S.A. (łącznie 526 tys. TEU), 3 do Metrans Polonia Sp. z o.o. (spółki zależnej od HHLA; 715 tys. TEU), a po 2 do Loconi Intermodal S.A. i Rail Polska Sp. z o.o. Pozostałe z ogólnej liczby terminali to podmioty posiadające pojedyncze obiekty. Poza siecią ogólnodostępnych terminali funkcjonują również terminale i punkty ładunkowe obsługujące przewozy intermodalne na terenie zakładów lub kombinatów przemysłowych i najczęściej nie dysponują rozwiniętą infrastrukturą.

Po ponad 20 latach funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych, ustawą z dnia 10 maja 2018 roku, dokonano zmian w instrumencie zwolnienia z podatku dochodowego (CIT lub PIT) w celu dostosowania przepisów do obecnej sytuacji rynkowej i do potrzeb przedsiębiorców. Nowelizacja umożliwia skorzystanie ze zwolnienia z podatku na obszarze całej Polski, przez firmy realizujące nowe inwestycje zarówno na terenach publicznych, jak i prywatnych. Jednocześnie dotychczasowe zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie specjalnych stref ekonomicznych (SSE) pozostają w mocy aż do końca 2026 roku.

Wprowadzenie powyższej elastyczności podejścia Państwa spowodowało konieczność zapewnienia środków na dofinansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie zwiększenia atrakcyjności terenów inwestycyjnych. Finansowanie uzbrojenia stref inwestycyjnych w media zostanie sfinansowane w części ze środków pochodzących z Krajowego Planu Odbudowy, na których uzbrojenie zaplanowano około 1,5 mld zł. Środki te będą wydatkowane przez specjalne strefy ekonomiczne na uzbrojenie terenów pod inwestycje. Dzięki temu, strefy we współpracy z samorządami będą mogły efektywnie przygotować nowe parki inwestycyjne. Pozwoli to na stworzenie zbioru

terenów przeznaczonych pod inwestycje dostępnych od ręki. Działania te wynikają z faktu, iż samorządy często nie mają środków na uzbrojenie terenów lub pierwszorzędnie skupiają się na uzbrojeniu mniejszych działek. Dlatego ta forma pomocy rozwiąże problemy wynikające z tego, że wiele samorządów czy stref nie ma obecnie dostatecznych środków lub nie chce zamrażać środków finansowych, inwestując w tereny, których sprzedaż lub wykorzystanie może trwać nawet kilka lat.

Niezależnie od powyższych działań istotne jest również zapewnienie finansowania dla zadań związanych z zapewnieniem dojazdu drogowego do stref inwestycyjnych, znajdujących się na drogach samorządowych. Lokalizacja terenów przemysłowych wymaga stworzenia nowej siatki drogowej umożliwiającej do nich dostęp zarówno dla pojazdów osobowych jak i ciężarowych (w przypadku planowanej produkcji). W proponowanych zmianach prawnych postuluje się przeznaczenie wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego na realizację zadań, które pozwolą na poprawę dostępu do stref inwestycyjnych od dróg wyższej kategorii, które nie będą przechodziły przez tereny o zwartej zabudowie mieszkaniowej. Oznacza to, że działania te nie wpłyną negatywnie na lokalne społeczności w zakresie wzrostu uciążliwości ruchu, pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzrostu zanieczyszczeń.

b) „zadań wojewódzkich”, które polegają na dofinansowaniu budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich lub poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegającej w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów na drogach wojewódzkich.

Rozszerzenie działania Funduszu o nowy rodzaj zadań - zadania wojewódzkie - wynika bezpośrednio z dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju i związanego z nim rosnącego zapotrzebowania na usprawnienie transportu drogowego. Sukcesywnie zwiększający się ruch kołowy powoduje, że nawierzchnia i konstrukcja dróg są coraz bardziej narażone na uszkodzenia. Wzrasta również potrzeba poprawy bezpieczeństwa na poszczególnych trasach, w tym wielu drogach wojewódzkich.

Dodatkowo, wprowadzona w przepisach ustawy o drogach publicznych zasada, zgodnie z którą na wszystkich drogach publicznych w Polsce dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej wynoszącym do 11,5 tony rodzi konieczność

odpowiedniego dostosowania nawierzchni m.in. dróg wojewódzkich. Pojawia się zatem potrzeba wsparcia jednostek samorządu terytorialnego na szczeblu wojewódzkim, które obecnie nie są w stanie sfinansować wszystkich planowanych i niezbędnych do zrealizowania inwestycji.

Budowa, przebudowa, remont dróg wojewódzkich lub poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów na drogach wojewódzkich, jest także bezpośrednią reakcją na rosnące zapotrzebowanie na zwiększanie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie niechronionych uczestników ruchu drogowego, a także kontynuacją prowadzonych działań legislacyjnych w tym zakresie. Ponadto, tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego transportu pieszego i rowerowego stanowi element sprzyjający rozwojowi tzw. alternatywnych metod przemieszczania się, co prowadzi do zmniejszenia natężenia ruchu kołowego oraz ma korzystne przełożenie na aspekty związane z ochroną środowiska i klimatu oraz promocji zdrowego stylu życia.

c) poszerzeniu w ramach zadań powiatowych i gminnych zadań dotyczących poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

Obowiązujące obecnie przepisy umożliwiają dofinansowanie inwestycji służących poprawie bezpieczeństwa pieszych nie obejmując swoim zakresem pozostałych niechronionych uczestników ruchu takich jak rowerzyści, użytkownicy hulajnóg i innego sprzętu transportu osobistego. Oznacza to w praktyce brak możliwości uzyskania dofinansowania na niewielkie zadania inwestycyjne mające na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, ponieważ będą one ocenione niżej niż bardziej skomplikowane lub rozbudowane zadania inwestycyjne.

Ostatnie lata przyniosły zauważalną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, dlatego w celu kontynuowania działań zmierzających do dalszego podnoszenia tego bezpieczeństwa rozwinięciu wyodrębnione zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych realizowane w ramach zadań powiatowych i gminnych – zadania mające na celu ochronę przede wszystkim niechronionych uczestników ruchu. Do tych zadań należy rozwój takich elementów infrastruktury drogowej jak: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych, przejścia dla pieszych, przejazdy, perony (autobusowe) wraz

z dojazdami. Istotne jest również budowa dodatkowego oświetlenia drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu zwłaszcza w obrębie skrzyżowań lub przy budowie czy przebudowie przejść dla pieszych.

W celu ułatwienia powiatom i gminom utrzymania infrastruktury drogowej w odpowiednim standardzie jakości wyodrębnione zostaną również w ramach zadań powiatowych i gminnych zadania remontowe jako oddzielne zadania realizowane na drogach powiatowych i gminnych.

Pozostałe zmiany w art. 4 ustawy zmienianej mają charakter dostosowujący rozszerzenie Funduszu do nowych zasad jego funkcjonowania.

#### 5. Pkt 5

W art. 5 ustawy proponuje się dodanie przepisów wskazujących, które spółki Skarbu Państwa zostaną zwolnione z obowiązku przekazywania części środków finansowych na rzecz Funduszu. Niniejszy obowiązek nie będzie obejmował: spółek będące operatorami systemu przesyłowego w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz.U. z 2021 r. poz. 716 z późn. zm.), spółek działających na podstawie ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji (Dz. U. z 2020 r. poz. 805 ze zm.) oraz spółek będących podmiotami leczniczymi w rozumieniu ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz.U. z 2022 r. poz. 633).

Zgodnie z art. 21 ustawy o radiofonii i telewizji – publiczna radiofonia i telewizja ma realizować misję publiczną, czyli oferować ogółowi społeczeństwa, jak też jego poszczególnym grupom, zróżnicowane programy i usługi w zakresie informacji, publicystyki, kultury, rozrywki, edukacji i sportu. Jednostkami publicznej radiofonii są jednoosobowe spółki Skarbu Państwa: „Polskie Radio – Spółka Akcyjna” (dalej: PR) i tzw. spółki radiofonii regionalnej (art. 26 ust. 1-3 ustawy o RTV). Wymienione wyżej media publiczne są ustawowo zobowiązane do pluralizmu, bezstronności, wyważenia i niezależności oraz do zapewnienia wysokiej jakości i integralności przekazu. Przykładowy katalog zadań publicznej radiofonii i telewizji, wynikających z realizacji misji publicznej obejmuje między innymi: tworzenie i rozpowszechnianie programów ogólnokrajowych i regionalnych realizujących demokratyczne, społeczne i kulturalne potrzeby społeczności lokalnych, budowę i eksploatację nadawczych i przekaźnikowych stacji radiowych i telewizyjnych, prowadzenia prac nad nowymi technikami tworzenia i rozpowszechniania programów radiowych i telewizyjnych, popieranie twórczości artystycznej, literackiej,

naukowej oraz działalności oświatowej, upowszechnianie wiedzy o języku polskim oraz tworzenie i udostępnianie programów edukacyjnych dla środowisk polonijnych oraz Polaków zamieszkałych zagranicą. Obowiązkiem programów publicznej radiofonii i telewizji jest rzetelność ukazywania całej różnorodności wydarzeń i zjawisk w kraju i zagranicą, sprzyjanie swobodnemu kształtowaniu się poglądów obywateli oraz formowaniu się opinii publicznej, umożliwienie obywatelom i ich organizacjom uczestnictwa w życiu publicznym oraz wykonywania prawa do kontroli i krytyki społecznej, służba rozwojowi kultury, nauki i oświaty, a także respektowanie chrześcijańskiego systemu wartości i służba zwalczaniu patologii społecznych.

W związku z czym, powyższe wyłączenie jest o tyle uzasadnione, że ustawa o radiofonii i telewizji zakłada, że system finansowania mediów publicznych oparty jest o środki pochodzące z opłat abonamentowych, które przeznaczone są wyłącznie na realizację przez nadawców publicznej radiofonii i telewizji misji, o której mowa w art. 21b ust. 1 ustawy o radiofonii i telewizji. Natomiast, w przypadku nadwyżki przychodów pochodzących ze źródeł wskazanych w art. 31 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o radiofonii i telewizji, przekraczające koszty netto realizacji misji publicznej w przypadku nieprzeznaczenia ich na realizację misji publicznej, spółki zobowiązane są zwrócić do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji.

Jednocześnie powyższy katalog został rozszerzony o spółki będące podmiotami leczniczymi, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Minister Zdrowia obecnie wykonuje nadzór właścicielski zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu spółek, w których prawa z akcji Skarbu Państwa wykonuje Prezes Rady Ministrów lub inni członkowie Rady Ministrów, pełnomocnicy Rządu lub państwowe osoby prawne, w tym jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. z 2021 r. poz. 168, z późn. zm.) wobec spółki Specjalistycznego Centrum Medycznego im. św. Jana Pawła II S.A. z siedzibą w Polanicy – Zdroju (dalej: „Spółka”). Spółka jest podmiotem leczniczym, a jej głównym źródłem przychodów są środki publiczne, w tym pochodzące z Narodowego Funduszu Zdrowia oraz środki z budżetu państwa, w części którą dysponuje Minister Zdrowia. Środki prywatne pochodzące z opłat od pacjentów za pełnopłatne świadczenia zdrowotne stanowią znikomą część przychodu Spółki. Wygenerowany zysk jest przekazywany na zakup sprzętu medycznego w Spółce oraz serwisowanie sprzętu i wprowadzanie nowych technologii medycznych. Główną działalnością Spółki jest udzielanie świadczeń zdrowotnym na rzecz osób ubezpieczonych

w publicznym systemie opieki zdrowotnej w ramach posiadanych kontraktów z Narodowym Funduszem Zdrowia.

Należy podkreślić, że ochrona zdrowia stanowi konstytucyjny obowiązek państwa wobec obywateli, określony w art. 68 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (dalej: „Konstytucja RP”) i jest sprecyzowany w ustawie z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz.U. z 2022 r. poz. 633) oraz w ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1285, z późn. zm.). Zauważyć należy, że art. 68 Konstytucji RP – ochrona zdrowia jest konstytucyjnie wartością wyższą, niż wynikająca z art. 217 Konstytucji RP zasada, zgodnie z którą nakładanie podatków, innych danin publicznych, określenie podmiotów, przedmiotów opodatkowania i stawek podatkowych, a także zasad przyznawania ulg i umorzeń oraz kategorii podmiotów zwolnionych od podatków następuje w drodze ustawy. Ponadto Spółka jest podmiotem leczniczym, który świadczy usługi zdrowotne, finansowane zgodnie z ustawą o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych. W konsekwencji zatem dokonywanie przez Spółkę, która świadczy działalność leczniczą w oparciu o środki uzyskiwane z Narodowego Funduszu Zdrowia oraz z części budżetowej 46 - Zdrowie, wpłat na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, jest transferem tych samych środków publicznych z jednego podmiotu sektora finansów publicznych do innego podmiotu.

Co istotne, trwający od marca 2020 r. stan epidemii w Rzeczypospolitej Polskiej nałożył na Spółkę nietypowy tryb działania. Jej rola w zakresie zwalczania negatywnych skutków wywołanych COVID-19 jest niezwykle istotna. Spółka ponosi ogromne wydatki na odpowiednie zabezpieczenie wykonywanej działalności, modyfikacje infrastrukturalne, zakup sprzętu oraz środków ochrony indywidualnej do walki z pandemią oraz dodatkowe wynagrodzenie dla pracowników służby zdrowia. Realizowana misja publiczna oraz konieczność świadczenia ochrony zdrowia w trudnych warunkach w pełni uzasadnia wyłączenie z obowiązku przekazywania środków na rzecz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg spółki będącej podmiotem leczniczym. W związku z powyższym wyłączenie z przedmiotowego obowiązku spółek będących podmiotem leczniczym, z uwagi na uzasadniony interes publiczny - ochronę zdrowia - jest uzasadniony i konieczny.

Ponadto w art. 5 doprecyzowano przepis o wpływie do Funduszu odsetek z tytułu oprocentowania środków i odsetek od lokat stosownie do zmienionej formuły działania Funduszu (pkt 5 lit. a). Dodano również przepis przesądzający, że Bank nie może zaciągać

kredytów i pożyczek oraz emitować obligacji na rzecz Funduszu, co jest związane z oparciem jego działania na bieżących wpływach i bilansowaniu się własnymi przychodami.

#### 6. Pkt 6

Zmiana w art. 6 ustawy podmiotów przekazujących papiery wartościowe na rzecz finansowania Funduszu jest podyktowana zmianą formuły prowadzenia Funduszu przez Bank. Fundusz nie będzie miał już określonego dysponenta tak jak w przypadku jego funkcjonowania w formule państwowego funduszu celowego. Natomiast wnioskować o przekazanie skarbowych papierów wartościowych do Funduszu będzie minister właściwy do spraw transportu.

#### 7. Pkt 7

W art. 7 zostają dodane nowe zadania dojazdowe oraz zadania wojewódzkie jako cel przeznaczania środków Funduszu. Zmiana w lit. b jest związana z zmianą formuły organizacji Funduszu.

#### 8. Pkt 8

Dodanie nowych przepisów art. 7a umożliwi lokowanie wolnych środków finansowych Funduszu w różnych instrumentach finansowych do tego przeznaczonych, podobnie jak ma to miejsce obecnie w funkcjonowaniu Krajowego Funduszu Drogowego. Celem omawianego rozwiązania jest zapewnienie efektywnego wykorzystania środków publicznych zgromadzonych na rachunku Funduszu. Dodatkowo wprowadzono przepis zabezpieczający przed nadmiernym lokowaniem wolnych środków na rachunku w jednym banku.

#### 9. Pkt 9

Zmiana przepisów dotyczących obowiązku sporządzania rocznego planu finansowego Funduszu jest podyktowana zmianą formuły prowadzenia Funduszu przez Bank. Roczny plan finansowy Funduszu będzie sporządzany przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem i będzie stanowił podstawę dokonywania wypłat. Plan finansowy sporządzony przez ministra właściwego do spraw transportu do 1 czerwca roku poprzedzającego, będzie uzgadniany przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych do 30 czerwca tego samego roku. Następnie zostanie on przekazany do Banku przez ministra właściwego do spraw transportu w ciągu 3 dni roboczych. Bank wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu oraz sporządza dla Funduszu

odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, stanowiące załączniki do sprawozdania finansowego banku. Ponadto Bank będzie składał kwartalne sprawozdania z realizacji planu finansowego ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych. Wprowadzone przepisy mają na celu uelastyczenie przedmiotowej procedury.

Zmieniono również przepis ust. 5 dając przy tym ministrowi właściwemu do spraw transportu możliwość dokonywania przesunięć przewidzianych w planie finansowym Funduszu kwot pomiędzy poszczególnymi pozycjami wydatków w ramach łącznej kwoty wydatków określonej w planie finansowym.

#### 10. Pkt 10 i 14

Dodanie nowych przepisów art. 9a-9c do ustawy jest związane ze zmianą charakteru Funduszu, który przestaje być państwowym funduszem celowym. Zostały doprecyzowane warunki porozumienia zawieranego między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem, na jakich ma być prowadzony Fundusz. W tym celu konieczne będzie również wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia, określającego wysokość wynagrodzenia oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku ponoszone w związku z obsługą Funduszu. W celu regulacji niniejszych kwestii konieczne było również usunięcie art. 13 obowiązującej ustawy, który regulował dotychczasowe zasady współpracy ministra właściwego do spraw transportu z Bankiem w kwestii obsługi Funduszu (pkt 14 projektu ustawy). W związku z uchynieniem art. 13 ustawy dotychczasowa umowa Ministra Infrastruktury z Bankiem straci ważność.

Dodatkowo ze względu na specyfikę działania Funduszu i wielostopniowość podmiotów zaangażowanych w podział środków projekt przewiduje przepis szczególny wobec ogólnych zasad rachunkowości, że kwoty środków wynikające z zawartych umów o dofinansowanie i finansowanie z Funduszu nie są ujmowane w księgach rachunkowych ministra właściwego do spraw transportu oraz wojewodów. Natomiast minister właściwy do spraw transportu oraz wojewodowie prowadzą dla tych umów ich ewidencję (wewnętrzna ewidencja na potrzeby własne).

#### 11. Pkt 11 - 12

W art. 10 zmianie ulegnie model przekazywania środków z Funduszu do jednostek samorządu terytorialnego ubiegających się o dofinansowanie lub finansowanie zadań ze środków Funduszu. Przewidziano trójstronne porozumienie między ministrem właściwym

do spraw transportu, wojewodą a Bankiem określające warunki dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych. Porozumienie to będzie określało w szczególności sposób i termin wnioskowania do Banku o środki, sposób i terminy przekazywania środków oraz sposób zwrotu niewykorzystanych przez jednostki samorządu terytorialnego środków.

Bank, na wniosek wojewody, będzie dokonywać wypłat środków na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania powiatowe i zadania gminne. Tym samym środki nie będą przekazywane na rachunek wojewody tak jak ma to miejsce obecnie, tylko będą płynęły bezpośrednio do beneficjenta Funduszu.

Analogiczne rozwiązanie zostało przewidziane w przypadku realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego zadań: mostowych, obwodnicowych, miejskich, dojazdowych, wojewódzkich i obronnych. W tym przypadku Bank Gospodarstwa Krajowego dokona wypłaty środków bezpośrednio na rzecz jednostek samorządu terytorialnego na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Zarówno minister właściwy do spraw transportu jak i wojewodowie będą wnioskowali o wypłaty środków na podstawie umów określonych w odpowiednich przepisach ustawy (pkt 12 projektu ustawy).

#### 12. Pkt 13

Uchylenie art. 12 ustawy zmienianej jest związane ze zmianą formuły prowadzenia Funduszu.

#### 13. Pkt 15 - 16

Przepisy przewidują zmianę algorytmu obliczania wysokości dofinansowania na zadania powiatowe, zadania gminne (art. 14 ustawy zmienianej) i zadania obwodnicowe (art. 16a ustawy zmienianej), która stanowi konsekwencję zmian dokonywanych w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2021 poz. 1672 ze zm.). W związku ze zmianami w art. 20 ust. 4 i art. 22 ust. 4 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w zakresie sposobu ustalania dochodów podatkowych gmin i powiatów, które weszły w życie z dniem 26 października 2021 r. na mocy ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. poz. 1927) konieczne jest odpowiednie dostosowanie przepisów art. 14 i art. 16a ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg w zakresie ustalania wysokości dofinansowania dla jednostek samorządu terytorialnego przy zadaniach powiatowych i gminnych oraz obwodnicowych w oparciu o dochody podatkowe gmin i powiatów. Obecnie przepisy ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg odwołują się już do przepisów

ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast ze względu na zmianę sposobu wyliczeń dochodów podatkowych gmin i powiatów konieczne jest odwołanie się w tym zakresie do nowych zasad z ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Powyższa zmiana ma charakter dostosowujący i nie powoduje konieczności aktualizacji stosowanej obecnie metodologii wyliczania dochodów podatkowych na podstawie art. 14 oraz art. 16a ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

#### 14. Pkt 17

Projektowany przepis określa maksymalny udział dofinansowania Funduszu w kosztach realizacji zadań dojazdowych oraz zadań wojewódzkich. Zaproponowano w projekcie maksymalną wysokość udzielanego dofinansowania w podziale na zadania dojazdowe do terminali intermodalnych oraz zadania dojazdowe do specjalnych stref ekonomicznych. Zadania dojazdowe do terminali intermodalnych będą mogły liczyć na wsparcie w wysokości 95% kosztów całkowitych zadania w kwocie nie przekraczającej 300 mln zł, natomiast zadania dojazdowe do specjalnych stref ekonomicznych będą dofinansowywane do 80% kosztów całkowitych zadania w kwocie nie przekraczającej 50 mln zł. Do ustalenia wysokości dofinansowania zadań dojazdowych będą miały zastosowanie przepisy o wyliczaniu wysokości dofinansowania zadań powiatowych i gminnych. W przypadku zadań dojazdowych do terminali intermodalnych ze względu na potrzebę rozwoju transportu intermodalnego konieczny jest zwiększony poziom dofinansowania z Funduszu w stosunku do innych zadań. Natomiast zadania wojewódzkie mogą liczyć na dofinansowanie w wysokości do 80% kosztów realizacji danego zadania, a wysokość dofinansowania będzie każdorazowo ustalana na etapie ogłaszania naboru na dofinansowanie niniejszych zadań przez ministra właściwego do spraw transportu.

#### 15. Pkt 18

Zgodnie z obecnie obowiązującym przepisem zadania, które mogą znaleźć dofinansowanie ze środków Funduszu nie mogą być jednocześnie dofinansowane ze środków Funduszu oraz ze środków pochodzących z budżetu państwa a także ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej. Uchylenie art. 17 ustawy zmienianej umożliwi beneficjentom Funduszu łączenie środków na realizację inwestycji, co zachęci jednostki samorządu terytorialnego, szczególnie te o mniejszych dochodach do podejmowania działań w niniejszym zakresie. Przyczyni się to do większego tempa rozbudowy infrastruktury drogowej szczebla samorządowego, co jest niezwykle istotne z punktu widzenia rozwoju samorządów terytorialnych, zwłaszcza w obecnej trudnej sytuacji.

#### 16. Pkt 19

Zmiana w ust. 2 art. 20 polega na dodaniu kryterium podziału przez wojewodę puli środków Funduszu pomiędzy zadania powiatowe i zadania gminne – funkcji transportowych wykonywanych przez drogi powiatowe i gminne obok już funkcjonującego kryterium liczba powiatów i gmin w województwie.

#### 17. Pkt 20

Dodanie w art. 21 ust. 1b ma na celu umożliwienie wojewodzie w ramach środków na zadania powiatowe i gminne ogłaszania odrębnego naboru na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych mających na celu wyłącznie remont dróg powiatowych lub gminnych. Taki odrębny nabór może być zasadny z tego względu, że ww. zadania ze względu na swój niewielki rozmiar mają z zasady charakter ściśle lokalny. Dofinansowanie tych zadań na zasadach ogólnych może więc być trudne, ponieważ zostałyby one sklasyfikowane przez komisję oceniającą wnioski niżej niż inne zadania powiatowe i gminne, obejmujące inwestycje w dłuższe ciągi drogowe.

Ponadto w celu usprawnienia procedury naboru wniosków o dofinansowanie doprecyzowano w nowym ust. 8, że ogłoszenie o naborze może ponadto przewidywać wymogi formalne, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru wniosków o dofinansowanie, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Uelastycznia to procedurę naboru wniosków, jednakże wnioskodawca musi takie dodatkowe wymogi spełnić przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Dzięki temu samorządy zyskają więcej czasu na spełnienie wymagań i dzięki temu łatwiej uzyskać dofinansowanie.

#### 17. Pkt 21 oraz pkt 22 lit. d

Zmiana w art. 23 ust. 4 stanowi uwzględnienie postulatów wojewodów by uelastyczyć terminy w naborach ze względu na ich zwiększoną liczbę oraz dużą liczbę zgłaszanych wniosków. Tym samym komisja nie będzie miała określonego terminu na wezwanie wnioskodawcy do uzupełnienia wniosku, jak również terminu na ocenę wniosków, jednakże całość naboru u wojewody musi zmieścić się w 4 miesiącach. Jednocześnie w przypadku naborów uzupełniających na zadania powiatowe i gminne zaproponowano skrócenie terminów przeprowadzania naborów (nowy ust. 3a w art. 23 oraz ust. 1a w art. 25), tak aby nabory uzupełniające ogłaszane po dniu 15 października danego roku mogły zostać zakończone w ramach danego roku kalendarzowego.

Natomiast w celu uwzględnienia postulatów samorządów wydłużono termin na uzupełnienie lub poprawienie wniosku z 7 na 10 dni.

#### 18. Pkt 22

Zmiany w art. 24 mają na celu dostosowanie procedury przeprowadzania oceny wniosków do dofinansowanie zarówno zadań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, a także wyodrębnienia zadań polegających na remontach istniejącej już sieci drogowej w ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych. W przedmiotowych przepisach położono nacisk na konieczność wzięcia pod uwagę przy dokonywaniu oceny zadania powiatowego lub gminnego kwestii zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego także ze względu na przewidywaną możliwość ogłaszania i przeprowadzania odrębnych naborów na dofinansowanie zadań mających na celu wyłącznie poprawę niechronionych uczestników ruchu.

Natomiast przy przeprowadzaniu naboru na zadania polegające wyłącznie na remoncie dróg powiatowych i gminnych będzie brała pod uwagę następujące kryteria:

- poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu;
- zapewnienie spójności sieci dróg publicznych;
- poprawę dostępności transportowej jednostek administracyjnych;
- poprawę dostępności terenów inwestycyjnych;
- poprawę dostępności terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu tworzenia lokali mieszkalnych na wynajem, mieszkań chronionych, noclegowni, schronisk dla osób bezdomnych, ogrzewalni i tymczasowych pomieszczeń.

#### 19. Pkt 23

Zmiana art. 25 ust. 2 pkt 1 ma charakter porządkujący i związana jest z faktem, iż Fundusz przestanie być państwowym funduszem celowym, a zatem przestanie być częścią budżetu państwa.

#### 20. Pkt 24

Dodanie w art. 26 ust. 1a ma na celu doprecyzowanie przepisów o rezerwie, którą dysponuje Prezes Rady Ministrów na zadania powiatowe i gminne, ze względu na trudności w stosowaniu obecnych przepisów. Rezerwa Prezesa Rady Ministrów na zadania powiatowe i gminne jest tworzona w wysokości 5% sumy kwot środków przeznaczonych w planie finansowym Funduszu na dany rok na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na województwa.

Doprecyzowano w nowododawanym ust. 4a, że dana jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych tylko na jedno zadanie w ramach tylko jednego naboru, co w dotychczas obowiązujących przepisach nie było wystarczająco jasno sformułowane. Oznacza to, że np. zadanie dotyczące remontu drogi powiatowej na drodze X może zostać zgłoszone zarówno do naboru ogłoszonego przez wojewodę na zadania powiatowe i gminne, jak również do odrębnego naboru na zadania remontowe – natomiast nie może zostać ujęte na zatwierdzonej liście w obydwu naborach, czyli po ujęciu na zatwierdzonej liście z jednego naboru konieczne jest wykreślenie tego zadania z listy z 2 naboru.

W ust. 6 doprecyzowano w jakich przypadkach lista zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania może ulec zmianie o przypadek:

- wygaśnięcia z mocy prawa umowy zawieranej przez wojewodę a jednostkę samorządu terytorialnego na podstawie art. 28 ust. 8 również w zmienionym brzmieniu. Chodzi tu o wygaśnięcie umowy o udzielenie dofinansowania zadania, którego przewidywany czas realizacji jest nie dłuższy niż 12 miesięcy gdy wnioskodawca do 15 grudnia roku, na który w planie finansowanym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tego zadania, nie zawrze umowy na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie oraz gdy dofinansowanie na to zadanie nie zostanie przekazane do dnia 31 grudnia roku, na który w planie finansowanym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tych zadań.

- niezawarcia umowy na zadanie wieloletnie do końca roku kalendarzowego, w którym zadanie to zostało przeznaczone do dofinansowania po raz pierwszy.

Ww. dodane przypadki wymagają zmiany zatwierdzonej listy.

Pozostałe zmiany w art. 26 mają charakter uporządkowujący i dostosowujący obecne przepisy do nowej formuły funkcjonowania Funduszu

19. Pkt 25

Dodanie w art. 28 ustępu 1a jest konsekwencją nowododanego ust. 8 w art. 21 i uzależnia zawarcie umowy o udzielenie dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego od spełnienia przez wnioskodawcę przewidzianych w naborze wniosków wymogów formalnych, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru a przed podpisaniem umowy.

W ust. 3b dodano przepisy zawężający termin na zawarcie umowy o dofinansowanie zadania wieloletniego tj. umowa na dofinansowanie zadania wieloletniego (gminnego oraz powiatowego) jest zawierana w terminie do końca roku kalendarzowego następnego po roku, w którym , przeprowadzono nabór.

W ust. 7 doprecyzowano w pkt 1 przepis o postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego.

Jednocześnie rozszerzono regulację w jakich przypadkach umowy zawarte na dofinansowanie zadania ulegają wygaśnięciu z mocy prawa. Dodano przypadek gdy dofinansowanie na zadanie, którego przewidywany czas realizacji jest nie dłuższych niż 12 miesięcy nie zostanie przekazane do 31 grudnia roku, na który w planie finansowym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tego zadania.

#### 20. Pkt 26

Zmiany zawarte w art. 29 mają charakter doprecyzowujący procedurę zatwierdzania rozliczenia środków finansowych przekazanych na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych, uwzględniając przy tym przypadek, w którym wojewoda odmawia zatwierdzenia rozliczenia udzielonego dofinansowania w terminie 30 dni od dnia jego przekazania, o czym informuje pisemnie wnioskodawcę.

Ponadto ze względu na zmianę formuły działania Funduszu zmianie ulegną terminy składania sprawozdania ministra właściwego do spraw transportu z realizacji zadań Funduszu z 31 marca na 30 kwietnia. Odpowiednie zmiany znajdują się w art. 36 ust. 4, art. 36e ust. 4 i art. 36hj ust. 4.

#### 21. Pkt 27-28

Zmiany w art. 34 i 36 przewidują przejście zawierania umów o dofinansowanie zadań mostowych od wojewody do ministra właściwego do spraw transportu, co ma na celu usprawnienie działania Funduszu, jak również dofinansowania tych zadań. Zastosowanie zaproponowanego w projekcie rozwiązania przyczyni się do odciążenia urzędów

wojewódzkich, które zgodnie z obowiązującymi przepisami są odpowiedzialne za obsługę jednostek samorządu terytorialnego wnioskujących o dofinansowanie zadań mostowych. Zmiany przepisów w niniejszym zakresie stanowią odpowiedź na postulaty wojewodów wnioskujących o odciążenie obsługujących ich urzędów.

#### 22. Pkt 29 i 31

Dodanie ust. 3a ma na celu umożliwienie zastosowania rozwiązania z art. 21 ust. 8 tj. możliwości przewidzenia w ogłoszeniu o naborze na zadania obwodnicowe wymogów formalnych, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Przy czym wnioskodawca musi takie dodatkowe wymogi spełnić przed podpisaniem umowy o dofinansowanie (art. 36e ust. 2). Zaś w przypadku ich niespełnienia zatwierdzona lista ulega zmianie.

Zmiany w ust. 4 mają na celu umożliwienie wskazywania przez ministra właściwego do spraw transportu w ogłoszeniu o naborze na zadania obwodnicowe maksymalnej liczby wniosków, które może złożyć jeden zarządca drogi w ramach tego naboru. Powyższe pozwoli ograniczyć liczbę wniosków w przypadku ograniczonej liczby środków finansowych, a równocześnie pozwoli na bardziej zrównoważony podział środków pomiędzy województwa.

Zmiany w ust. 5 mają charakter doprecyzowujący ustanawianie rezerwy Prezesa Rady Ministrów na zadania obwodnicowe.

#### 23. Pkt 30

Zmiany w ust. 1 art. 36c polegają na ujednoczeniu uprawnień Prezesa Rady Ministrów w zakresie zatwierdzania i zmiany listy zadań obwodnicowych tj. ustaleniu takich samych uprawnień jak ma Prezes Rady Ministrów w przypadku listy zadań powiatowych i gminnych. Oznacza to, że Prezes Rady Ministrów będzie mógł dokonywać zmian na listach zadań obwodnicowych. Ponadto dodano przepis w zakresie zmiany listy w przypadku niezawarcia umowy w wyniku niespełnienia przez wnioskodawcę wymogów formalnych z ogłoszenia o naborze.

#### 24. Pkt 32 - 34

Zmiany w art. 36f i art. 36h dotyczą zadań miejskich i są analogiczne jak ww. omówione zmiany w zakresie zadań obwodnicowych zaproponowane w pkt 29-31.

#### 25. Pkt 35

Dodane w projekcie ustawy przepisy art. 36k-36t wprowadzają procedury udzielenia dofinansowania ze środków jakimi dysponuje Fundusz dla dwóch nowych rodzajów zadań: zadań dojazdowych oraz zadań wojewódzkich. Dla tych dwóch rodzajów zadań oparto się na procedurze dla zadań obwodnicowych i miejskich, wskazując ministra właściwego do spraw transportu jako podmiot odpowiedzialny za jej przeprowadzenie i kontrolę, jednakże z pewnymi odrębnościami wynikającymi ze specyfiki nowych zadań. To minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za przeprowadzanie naborów na dofinansowanie zadań dojazdowych i zadań wojewódzkich. Do głównych czynności realizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu będzie należało m.in.:

- ogłaszanie naboru wniosków o dofinansowanie,
- dokonywanie oceny wniosków,
- sporządzanie listy zadań zakwalifikowanych do dofinansowania,
- zawieranie umów na dofinansowanie oraz ich nadzór, bieżące przekazywanie środków i rozliczanie,
- wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania,
- sporządzanie zbiorczych sprawozdań dla Prezesa Rady w terminie do 30 kwietnia.

Wykonywanie tych zadań przez ministra właściwego do spraw transportu oparte jest o doświadczenie w zakresie prowadzenia Funduszu oraz znajomość problematyki jaka charakteryzuje infrastrukturę drogową należącą do jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli. Ze względu na szczególny charakter zadań dojazdowych obejmujących drogi zarządzane przez jednostki samorządu terytorialnego różnej kategorii i rozproszone nierównomiernie terminale intermodalne oraz specjalne strefy ekonomiczne zasadne jest by nabory przeprowadzał centralnie minister właściwy do spraw transportu. Podobnie sytuacja wygląda przy zadaniach wojewódzkich.

Ze względu na specyfikę zadań dojazdowych przewiduje się dłuższy termin na składanie wniosków w naborze – 60 dni. Ponadto w przypadku gdy zadanie dojazdowe obejmuje więcej niż jedną drogę publiczną lub jej odcinek wniosek składają wspólnie zarządcy tych dróg. Do wniosku dołącza się porozumienie o wspólnej realizacji tego zadania.

Kryteriami oceny wniosków w przypadku zadań dojazdowych jest: stan przygotowania zadania dojazdowego, ze szczególnym uwzględnieniem posiadanych przez wnioskodawcę zezwoleń, pozwoleń i innych decyzji, które są niezbędne do realizacji zadania oraz zapewnienie bezpiecznego dostępu do terminala intermodalnego albo strefy, a także:

- 1) rodzaj transportu wykorzystywanego w terminalu intermodalnym;
- 2) zapewnienie spójności sieci dróg publicznych,
- 3) poprawę dostępności terenów inwestycyjnych,
- 4) możliwości rozwoju terminala albo strefy.

W przypadku zadań wojewódzkich zasady naboru są analogiczne do zadań obwodnicowych. Zaś kryteriami oceny wniosków są:

- 1) stan przygotowania zadania wojewódzkiego, ze szczególnym uwzględnieniem posiadanych przez wnioskodawcę zezwoleń, pozwoleń i innych decyzji, które są niezbędne do realizacji zadania;
- 2) wartość natężenia ruchu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, na drodze wojewódzkiej;
- 3) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 4) podnoszenie standardów technicznych dróg publicznych.

Należy podkreślić, że w przypadku zadań wojewódzkich minister właściwy do spraw transportu ogłaszając nabór będzie miał swobodę co do wyboru rodzaju zadań wojewódzkich, na które będzie ogłaszany nabór. Może być więc tak, że nabór zostanie ogłoszony na wszystkie rodzaje zadań wojewódzkich lub też na wybrane z tych rodzajów. Ponadto w ramach ogłaszania naboru zostanie ustalona maksymalna kwota na dofinansowanie danego rodzaju zadania wojewódzkiego.

Listę zadań wojewódzkich rekomendowanych do dofinansowania zatwierdza Prezes Rady Ministrów mając możliwość jej zmiany i rozdysponowania rezerwy 5% liczonej od wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań wojewódzkich ustalonej przez ministra właściwego do spraw transportu.

Do procedury udzielania dofinansowania zadań dojazdowych i wojewódzkich nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

26. Pkt 36

Zmiana art. 37 ust. 3 jest związana z przejściem przez ministra właściwego do spraw transportu zadań mostowych od wojewody.

27. Pkt 37

Zmiany w art. 38 stanowią konsekwencje zmiany formuły organizacyjnej Funduszu tj. rezygnacji z państwowego funduszu celowego.

Zgodnie z art. 35a o ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305z późn. zm.) podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych są obowiązane do podejmowania działań informacyjnych dotyczących tego finansowania lub dofinansowania, przy wykorzystaniu różnych form i metod komunikacji. Koszty tych działań są ponoszone w ramach finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych bądź ze środków własnych podmiotów realizujących zadania.

Natomiast zgodnie z § 2 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2021 r. w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych (Dz. U. poz. 923) podmiot realizujący zadanie finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych podejmuje działania informacyjne dotyczące tego finansowania lub dofinansowania przez umieszczenie tablicy informacyjnej - w przypadku realizacji zadań w zakresie infrastruktury drogowej.

Stosowanie wydanego w oparciu o art. 35d ustawy o finansach publicznych rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2021 r. w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych jest aktem, do którego stosowania zobligowani są wszyscy beneficjenci Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg jako państwowego funduszu celowego. Wobec rezygnacji z formy państwowego funduszu celowego ww. przepisy ustawy o finansach publicznych oraz rozporządzenia Rady Ministrów nie miałyby zastosowania do zadań dofinansowanych z Funduszu. Dlatego też zrezygnowano w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg ze szczegółowych przepisów dotyczących tablic na zadaniach dofinansowanych z Funduszu a zaproponowano odpowiednie stosowanie przepisów art. 35a i art.35d ustawy o finansach publicznych. Oznacza to, że będą stosowane tablice informacyjne na zadaniach powiatowych, gminnych, obwodnicowych, miejskich, dojazdowych i wojewódzkich na zasadach, w wymiarach, czasie i o treści ustalonej w ustawie o finansach publicznych oraz ww. rozporządzeniu Rady Ministrów przy jednoczesnych ograniczeniach wynikających z ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. W praktyce oznacza to np. że nie będą stosowane tablice informacyjne na zadaniach obronnych, a także na zadaniach dofinansowywanych z

Funduszu o wartości do 50 tys. zł. Przy czym mając na uwadze specyfikę Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, który nie będzie państwowym funduszem celowym, na tablicy informacyjnej o dofinansowaniu zadania nie będą umieszczane wyrazy „państwowy fundusz celowy” oraz „budżet państwa.”,

28. Pkt 38

Zmiany w art. 39 w zakresie zadań obronnych polegają na ograniczeniu odpowiedniego stosowania przepisu art. 28 ust. 3a i 3b, które dotyczą przekazywania dofinansowania dla zadań powiatowych oraz gminnych. Powyższe wynika ze specyfiki zadań obronnych, które w większości są zadaniami wieloletnimi, wybranymi nie w drodze konkursu i finansowanymi w całości ze środków Funduszu.

29. Pkt 39-43

Zmiany w art. 49, 51, 51a i 54 mają na celu przedłużenie funkcjonowanie Funduszu o 2 lata tj. do dnia 31 grudnia 2030 r., co jest podyktowane ogromnymi potrzebami samorządu w zakresie dróg.

## **Art. 2**

Zmiana w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008 z późn. zm.).

Zmiany art. 86a oraz art. 86b Kodeksu wykroczeń są konsekwencją uchylenia definicji „chodnika” oraz zastąpienia go pojęciem „droga dla pieszych”.

## **Art. 3**

Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.), dalej „udp”:

1. Pkt 1

Zmiana art. 2 udp:

- a) uchylenie ust. 2 wynika z wprowadzenia nowego podziału dróg na ulice i drogi zamiejskie w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (dalej „PTB”). Zarówno ulica jak i droga zamiejska będą miały taką samą kategorię, jaką ma droga publiczna stanowiąca tę ulicę lub drogę zamiejską;
- b) zmiana w ust. 3 polega na rozszerzeniu katalogu kryteriów podziału dróg publicznych – oprócz dotychczasowych klas określonych w przepisach techniczno-budowlanych, drogi

będą dodatkowo dzielić się na ulice i drogi zamiejskie. W PTB wybrane warunki uzależnione są od klasy drogi (np. szerokość pasa ruchu na jezdni), od tego, czy droga została zakwalifikowana przez zarządcę jako ulica albo droga zamiejska (np. rodzaj pobocza), albo od obu tych warunków (np. prędkość do projektowania, przekrój drogi itp.).

## 2. Pkt 2

Zmiana art. 4 udp:

- a) uproszczenie definicji pasa drogowego w pkt 1 wynika z nowej definicji drogi, określonej w pkt 2, oraz z konieczności zastąpienia pojęcia „linie graniczne” pojęciem „linie rozgraniczające”. Pojęcie „linii rozgraniczających” występuje w szeregu ustaw, m. in. w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176) oraz ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503), zasadne jest zatem stosowanie tego samego pojęcia w udp. Z kolei skoro w pasie drogowym może być zlokalizowana droga, oznacza to, że wszystkie składowe drogi określone w jej definicji mogą być usytuowane w tym pasie;
- b) nowa definicja drogi zawarta w pkt 2 wynika przede wszystkim z nowego podziału składowych elementów drogi, przyjętego w PTB. Zgodnie z nim na drogę, jako całość techniczno-budowlaną składają się:
  - części drogi (np. jezdnie, pobocza, części drogi przeznaczone do ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, części drogi przeznaczone do ruchu i obsługi pojazdów transportu zbiorowego, stanowiska postojowe, miejsca obsługi podróżnych, skrzyżowania, węzły itd.),
  - urządzenia drogi (np. urządzenia do odwodnienia powierzchniowego i wglębnego, urządzenia do oświetlenia, drogowe bariery ochronne itd.),
  - drogowe budowle ziemne (nasypy, wykopy, wały itd.),
  - drogowe obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty, tunele, przepusty, konstrukcje oporowe).

Z kolei określenie przeznaczenia drogi decyduje o funkcjach, jakie droga powinna pełnić. Samo jej wybudowanie nie przesądza o możliwości prowadzenia ruchu drogowego. Ponadto dzięki dodaniu przedmiotowego warunku w udp zachodzi możliwość odniesienia

- się do tej definicji w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, bez konieczności tworzenia odrębnej definicji (por. zmiana pkt 1 w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym);
- c) wprowadzając w pkt 2a i 2b pojęcia „urządzenia drogi” i „urządzenia obcego” upraszcza się zdecydowanie dotychczas stosowaną nomenklaturę, zgodnie z którą te same obiekty w pasie drogowym określano w różny sposób, m. in. jako:
- „urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu”,
  - „urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą”,
  - „urządzenia związane z drogą”,
  - „urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu”,
  - „urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu”,
  - „urządzenia, przedmioty i materiały niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego”,
  - „obiekty budowlane lub urządzenia niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego”,
  - „urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego”;
- d) uchylenie definicji „ulicy” z pkt 3 wynika z faktu, że pojęcie to nie występuje w treści udp. Nowa definicja „ulicy” została zawarta w PTB;
- e) uchylenie definicji „torowiska tramwajowego” z pkt 4 wynika z faktu, że pojęcie to występuje wyłącznie w art. 28a udp, który również ulega nowelizacji, zgodnie z nomenklaturą przyjętą dla torowiska tramwajowego w PTB;
- f) w pkt 5 doprecyzowuje się definicję „jezdni”, wskazując że tworzą ją tylko pasy ruchu, natomiast nie tworzą jej inne części drogi przeznaczone do ruchu pojazdów (np. zatoka przystankowa, zatoka postojowa, czy choćby droga dla rowerów) oraz doprecyzowuje się, że jezdnia nie tworzy samodzielne, tj. wydzielone z jezdni, torowisko tramwajowe, w przeciwieństwie do torowiska wspólnego z jezdnią;
- g) uchylenie definicji „chodnika” z pkt 6 wynika z faktu, że zgodnie z PTB zostaje on zastąpiony pojęciem „droga dla pieszych”, które zostanie zdefiniowane w art. 2 pkt 4a ustawy – Prawo o ruchu drogowym; w konsekwencji zmianie ulegają również art. 20 pkt 4 i art. 41 ust. 5 udp, w których to pojęcie występowało dotychczas;
- h) uchylenie definicji „korony drogi” z pkt 7 wynika z faktu, że pojęcie to nie występuje w PTB, a dotychczasowa definicja zawarta w udp nie wyczerpywała katalogu możliwych rozwiązań opisywanych zgodnie z wiedzą techniczną jako „korona drogi”. Zmianie

w konsekwencji ulegają również art. 28 ust. 2 pkt 2 i art. 42 ust. 3 pkt 1 i 2 udp, w których to pojęcie występowało dotychczas;

- i) nowa definicja zjazdu w pkt 8 wynika z faktu, że obowiązująca udp pod pojęciem zjazdu rozumie połączenie drogi z nieruchomością położoną przy drodze, nie precyzując, czy chodzi o drogę jako budowlę, czy pas drogowy, i nie wskazując rodzaju nieruchomości (budynkowa, lokalowa czy mieszkaniowa) sąsiadującej z drogą. Obowiązująca definicja w udp nie określa zjazdu jako obiektu budowlanego, stanowiącego część drogi, a jedynie jego charakter, wynikający z funkcji jaką pełni. Przy takim podejściu, zjazd w rozumieniu udp można było traktować np. jako zbiór punktów na granicy pasa drogowego z nieruchomością gruntową przylegającą do tego pasa, nie mający wymiaru przestrzennego, co było sprzeczne z podejściem prezentowanym w PTB. Nowa definicja w sposób jednoznaczny określa zjazd jako część drogi w sensie technicznym, łączący inną część drogi (jezdnię) z konkretnym rodzajem nieruchomości (gruntowej), która nie wchodzi w skład pasa drogowego, nadając mu jednocześnie wymiar przestrzenny;
- j) zmiana w dotychczasowej definicji „skrzyżowania” w pkt 9 polega na wydzieleniu definicji „węzła” do nowego pkt 9a, jako odrębnego rodzaju połączenia dróg, przy zachowaniu podstawowego kryterium różnicującego w postaci liczby poziomów połączeń, a także na wyłączeniu z grupy tych połączeń „przejazdu drogowego”, który w nomenklaturze PTB stanowi drogowy obiekt inżynierski (wiadukt). Dzięki temu skrzyżowanie i węzeł będą rozumiane w ten sam sposób zarówno na poziomie udp i PTB oraz pośrednio na poziomie ustawy – Prawo o ruchu drogowym;
- k) uchylenie pkt 11a wynika z potrzeby doprecyzowania statusu „drogi rowerowej” jako drogi wewnętrznej w rozumieniu art. 8 udp, która w odróżnieniu od „drogi dla rowerów” w rozumieniu PTB, nie powinna być sytuowana w pasie drogowym drogi publicznej i stanowić jej część. Dotychczasowa konstrukcja tych przepisów budziła liczne wątpliwości interpretacyjne. Ponadto poza wskazanym art. 8 pojęcie „drogi rowerowej” nie występuje w udp;
- l) nowe definicje „drogowego obiektu inżynierskiego” w pkt 12 i „obektu mostowego” w pkt 13 mają wyłącznie charakter katalogowy, tzn. określają jakie obiekty budowlane wchodzi w skład danej grupy. Natomiast definicje poszczególnych obiektów (mostu, wiaduktu, tunelu, przepustu i konstrukcji oporowej) zawarte są w PTB, gdyż nie występują w udp. Dlatego też uchyla się pkt 14, 15 i 16;
- m) zmiana definicji „dostępności drogi” w pkt 24 polega na dopisaniu węzłów, co jest konsekwencją zmiany w definicji „skrzyżowania” opisanej w pkt 9 i 9a.

### 3. Pkt 3

Zmiana definicji dróg krajowych stanowi doprecyzowanie przepisów ustawy o drogach publicznych w zakresie określenia, że do dróg krajowych zalicza się drogi dojazdowe stanowiące dojazdy do ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów). Kluczowe w niniejszej zmianie jest doprecyzowanie, że chodzi tu o „drogowe przejścia graniczne” co jest konieczne dla uniknięcia problemów interpretacyjnych.

### 4. Pkt 4

Zmiana art. 8 udp:

- a) zmiana w ust. 1 polega jedynie na wykreśleniu z przepisu dróg rowerowych, których status zostaje uregulowany w ust. 1<sup>1</sup>. Uzasadnienie zmian jest tożsame z wyjaśnieniami do zmian w art. 4 pkt 11a. W ust. 1<sup>1</sup> rozszerzono dodatkowo katalog pojazdów i osób, do ruchu, których może być przeznaczona droga rowerowa, co wynika wprost z ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 720). Ww. ustawa wprowadziła do przepisów prawa dodatkowy rodzaj uczestnika ruchu drogowego pod pojęciem „osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch” oraz dodatkowe rodzaje pojazdów w postaci hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego;
- b) z kolei w ust. 4 zastąpiono niezdefiniowane i niejasne określenie „urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu” określeniami funkcjonującymi na gruncie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### 5. Pkt 5

Nowelizacja ustawy o drogach publicznych, która weszła w życie 9 lipca 2015 r. przewidywała rozwiązanie, że odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, nie będzie uzyskiwał - jak dotychczas - kategorii drogi gminnej, a będzie zaliczany do kategorii dróg wojewódzkich. Jednak zarówno sejmik województwa jak i rada powiatu uzyskały możliwość podjęcia uchwały o pozbawieniu takiej drogi kategorii drogi wojewódzkiej bądź powiatowej. Z kolei samorzady województw mogły zatrzymać

przekazane w ten sposób przez gminy drogi lub przekazać je do powiatów, a te z kolei mogły przekazać je gminom.

W celu zachowania standardów dla „dawnych” odcinków zastąpionych przez autostrady i drogi ekspresowe konieczne jest doprecyzowanie mechanizmu przekazywania „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg krajowych nowego odcinka drogi. Zaproponowana w projekcie zmiana art. 10 ustawy o drogach publicznych, polega na tym, że w przypadku mechanizmu tzw. kaskadowego sejmik województwa nie będzie mógł pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinka „dawnej” drogi krajowej, która została zastąpiona przez nową autostradę lub drogę ekspresową. Zatem nadal sejmik województwa będzie mógł, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi krajowej, który został zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi i stał się odcinkiem drogi wojewódzkiej. Ten odcinek drogi wojewódzkiej zostanie wówczas zaliczony do kategorii drogi powiatowej. Sejmik województwa nie będzie mógł jednak pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinka dawnej drogi krajowej zastąpionej nowym odcinkiem autostrady lub drogi ekspresowej, który przeszedł na własność samorządu województwa.

#### 6. Pkt 6

Zmiana art. 17 ust. 4 udp polega na doprecyzowaniu statusu wzorców i standardów, jako jednego ze zbiorów zasad wiedzy technicznej. Zgodnie bowiem z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.), obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych (PTB), oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej (m. in. WiS).

#### 7. Pkt 7

Zmiana w art. 18 ust 2 udp polega na uzupełnieniu katalogu zadań Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o czynności dotychczas już przez niego wykonywane, tj. w zakresie opracowywania, w uzgodnieniu z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych, a tym samym na wyrażeniu wprost delegacji do wykonywania tych zadań przez GDDKiA na gruncie prawa. Podobne regulacje zawarte są m. in. w art. 63 pkt 7 ustawy z dnia 27 października 1994 r.

o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.). Należy podkreślić, że wprowadzana zmiana nie nakłada na GDDKiA nowego zadania, lecz sankcjonuje dotychczasową praktykę.

#### 8. Pkt 8

Zmiana w art. 20 pkt 4 udp jest konsekwencją nowych definicji: „drogi” (art. 4 pkt 2 udp) i „urządzenia drogi” (art. 4 pkt 2a udp) oraz stosowania nomenklatury zgodnej z ustawą – Prawo o ruchu drogowym, opisaną przy zmianach w art. 8 ust. 4 udp. Jednocześnie utrzymanie drogi to pojęcie szersze niż utrzymanie nawierzchni. Nie oznacza to jednak, że na zarządcę drogi nakładany jest nowy obowiązek, gdyż obowiązek utrzymania obiektu budowlanego, jakim jest droga, wynika wprost z przepisów ustawy – Prawo budowlane. Dzięki opisanej zmianie likwiduje się rozbieżności w przepisach tej ustawy i udp.

#### 9. Pkt 9

Zmiana w art. 20aa ust. 1 udp polegająca na zmianie pojęcia „przejazd dla rowerzystów” na „przejazd dla rowerów” wynika wprost z konieczności zapewnienia spójności nomenklatury zawartej w udp, PTB i ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Skoro na drodze publicznej projektuje i wyznacza się drogę dla rowerów, służę dla rowerów, pas ruchu dla rowerów, czy kontrapas ruchu dla rowerów, to nie ma logicznego uzasadnienia do stosowania wyjątku w postaci przejazdu dla rowerzystów, gdyż po wymienionych rodzajach infrastruktury dla rowerów porusza się tej sam pojazd, określony w ustawie – Prawo o ruchu drogowym jako rower. Rowerzysta jest potocznym określeniem kierującego rowerem i jako taki nie powinien występować w udp i ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

#### 10. Pkt 10

W ramach realizacji rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 rozpoczęła się realizacja kolejnych odcinków autostrad i dróg ekspresowych zmierzających do wschodniej granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Jednocześnie nowa, wysokoprzepustowa infrastruktura drogowa przenosić będzie ruch pojazdów do przejść granicznych wyposażonych w infrastrukturę nieadekwatną do nasilającego się ruchu, przede wszystkim samochodów ciężarowych. Grozi to pogłębieniem się negatywnych zjawisk związanych z długimi kolejkami samochodów stojącymi przed przejściami granicznymi i czekającymi na odprawę. Należy zauważyć, iż pojazdy stojące na pasie autostrady lub drogi ekspresowej to również poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kolejki te są poważnym

problemem technicznym, logistycznym jak i wizerunkowym zarówno dla: zarządcy dróg krajowych (Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - GDDKiA), zarządcy przejść granicznych, Straży Granicznej jak i dla całego Państwa. Z uwagi zaś na brak obecnie kompetencji dla GDDKiA do budowy dróg publicznych w drogowych przejściach granicznych, konieczne jest wprowadzenie przepisów umożliwiających realizację, w ramach budowy drogi krajowej, robót budowlanych polegających na budowie drogi do obsługi drogowego przejścia granicznego. Projekt przewiduje, że realizacja takiej inwestycji będzie odbywała się w porozumieniu z właściwym miejscowo wojewodą, który będzie także finansował takie zadanie. Dodatkowo proponuje się, aby po wybudowaniu drogi do obsługi drogowego przejściu granicznym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazywał ją do użytkowania i utrzymywania właściwemu wojewodzie. Zgodnie z obowiązującym art. 17 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, wojewoda jest zobowiązany do stałego utrzymywania m.in. drogowych przejść granicznych w stanie umożliwiającym przeprowadzenie sprawnej i skutecznej kontroli granicznej. W myśl zaś § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymywania przejść granicznych, przejść turystycznych, miejsc przekraczania granicy na szlakach turystycznych oraz punktów nocnego postoju na rzekach granicznych, ich wyposażenia w sprzęt, a także organów właściwych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych, zakres obowiązków wojewody obejmuje planowanie i wykonanie inwestycji w przejściu granicznym realizowanych ze środków wyodrębnionych w jego budżecie, w szczególności obiektów kubaturowych, infrastruktury technicznej oraz urządzeń i sprzętu służącego do kontroli oraz ich przebudowę, modernizację i remonty.

Proponowany system wspólnej realizacji zadań na drogowych przejściach granicznych polegających na budowie dróg publicznych zdecydowanie zminimalizuje ryzyko wystąpienia kolejek przed przejściami granicznymi. Ponadto budowa terminali odpraw granicznych wraz z niezbędną infrastrukturą drogową zapewni właściwą koordynację inwestycji drogowych i granicznych i przyniesie efekt synergii, który rzeczywiście poprawi sytuację transportową na wschodniej granicy Polski, która jest jednocześnie zewnętrzną granicą Unii Europejskiej.

11. Pkt 11

Zmiany w art. 24j ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 udp są wyłącznie konsekwencją zmiany definicji „skrzyżowania”, opisaną przy art. 4 pkt 9 i 9a.

#### 12. Pkt 12

Zmiana tytułu rozdziału 3 udp jest konsekwencją zmiany definicji „skrzyżowania”, opisaną przy art. 4 pkt 9 i 9a, i wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b.

#### 13. Pkt 13

Art. 25 udp:

- a) zmiany wprowadzane w ust. 1-4 są wyłącznie konsekwencją zmiany definicji „skrzyżowania”, opisaną przy art. 4 pkt 9 i 9a, i wprowadzenia pojęcia „urządzenia drogi”, opisanego przy art. 4 pkt 2a;
- b) nowe przepisy zawarte w ust. 5-8 są również spowodowane zmianami, analogicznie jak w przypadku ust. 1-4, przy czym wyszczególnienie przepisów dotyczących wiaduktów ma na celu uporządkowanie kwestii utrzymania tego rodzaju drogowych obiektów inżynierskich. Dotychczas za utrzymanie ww. obiektów odpowiadał zarządca drogi wyższej kategorii, niemniej jednak praktyka pokazywała, że utrzymanie ww. obiektów wymaga nakładów pracy, a tym samym nakładów finansowych niewspółmiernych do osiągniętych efektów. Na przykładzie drogi ekspresowej można wskazać, że w celu utrzymania nawierzchni na wiadukcie nad tą drogą służby utrzymaniowe Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad musiałyby nakładać nawet kilkadziesiąt kilometrów drogi tylko po to, aby odśnieżyć np. kilkadziesiąt metrów nawierzchni na wiadukcie w ciągu drogi innej kategorii. Praktyka pokazuje, że zarządcy dróg utrzymują wiadukty w ramach przejazdów utrzymaniowych po drogach, w ciągu których są one zlokalizowane. Proponowana regulacja ma na celu uporządkowanie tej niepisanej praktyki i ustalenie jednolitego podejścia na terenie całego kraju.

#### 14. Pkt 14

Art. 28 ust. 2 udp:

- a) w pkt 2 zastępuje się usuwane z udp pojęcie „korony drogi”, co wyjaśniono przy art. 4 pkt 7, szczegółowym wskazaniem części drogi, na które nie dopuszcza się odprowadzania wody ze względów bezpieczeństwa;

b) w pkt 3 wskazuje się konkretne drogowe obiekty inżynierskie, tj. wiadukt lub tunel, które mogą być zaprojektowane w miejscu, gdzie tory kolejowe krzyżują się z drogą, co pośrednio jest konsekwencją zmiany definicji „skrzyżowania”, opisaną przy art. 4 pkt 9 i 9a;

#### 15. Pkt 15

Zmiany w art. 28a ust. 1 udp są wyłącznie konsekwencją uchylecia definicji „torowiska tramwajowego”, opisaną przy art. 4 pkt 4.

#### 16. Pkt 16

Proponowana zmiana art. 29 ust. 4 udp jest konsekwencją wprowadzenia nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie, przewidującego wzajemnie uzupełniające się PTB i WiS. Do resortu infrastruktury wielokrotnie wpływały sygnały i wnioski od zarządców dróg publicznych, którzy wskazywali, że nie mają narzędzi do obrony przed presją inwestorów związaną z lokalizacją zjazdów w miejscach, w których ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego taka lokalizacja nie powinna być dopuszczona. Orzecznictwo sądów w sprawach indywidualnych wskazuje, że to zarządca drogi musi udowodnić – broniąc swojej decyzji o odmowie udzielenia zgody na zlokalizowanie zjazdu z drogi publicznej – że lokalizacja, o którą wnosi wnioskodawca, nie zapewnia należytego poziomu bezpieczeństwa. Jest to sytuacja niezrozumiała, gdyż to wnioskodawca powinien udowodnić, że proponowana przez niego inwestycja nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu na drodze publicznej. Niemniej jednak, ze względu na ograniczone regulacje w PTB, wynikające z przyjętego podejścia do formułowania wymagań technicznych, minister właściwy do spraw transportu zlecił opracowanie „Wytycznych projektowania zjazdów, wyjazdów i wjazdów” (WR-D-33), które zawierać będą rekomendowane rozwiązania w zakresie lokalizacji i kształtowania geometrycznego zjazdów, mające na celu ujednoczenie podejścia do przedmiotowej kwestii oraz wyposażenie zarządców dróg w najbardziej aktualną wiedzę techniczną. Aby jednak umożliwić w pełni korzystanie z ww. wytycznych w praktyce, należało wskazać, że zarządca drogi może również w uzasadnieniu decyzji o odmowie na zlokalizowanie zjazdu powołać się na warunki określone w wytycznych rekomendowanych przez ministra na podstawie art. 17 ust. 3 udp.

#### 17. Pkt 17

Art. 32 udp:

- a) zmiany w ust. 1 są wyłącznie konsekwencją zmiany definicji „skrzyżowania”, opisaną przy art. 4 pkt 9 i 9a, i wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b;
- b) zmiany w ust. 2 i 3 są wyłącznie konsekwencją wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b.

#### 18. Pkt 18

Zmiany art. 33 udp są wyłącznie konsekwencją zmiany definicji „skrzyżowania”, opisaną przy art. 4 pkt 9 i 9a.

#### 19. Pkt 19 i 20

Uchylenie art. 34 udp wynika z zaproponowanego w projekcie ustawy zupełnie odmiennego podejścia do zasad kształtowania pasów drogowych dróg publicznych. Obecne brzmienie art. 34 powoduje szereg wątpliwości interpretacyjnych, w szczególności co do zakresu jego stosowania. Z przepisu nie wynika bowiem jednoznacznie, czy ma on zastosowanie zarówno do istniejących pasów drogowych, czy tylko do zupełnie nowo projektowanych. A zatem, czy stosuje się go każdorazowo przy realizacji inwestycji drogowej (przebudowa, rozbudowa i budowa drogi), czy tylko w przypadku jej budowy. Poza tym przy określaniu granicy pasa drogowego bierze się pod uwagę szereg indywidualnych czynników, takich jak klasa drogi, przekrój tej drogi, czy uwarunkowania terenowe. Określenie w ustawie sztywnych ram kształtowania granicy pasa drogowego, przy wymienieniu tylko części sytuacji, jakie mogą mieć miejsce w praktyce, powoduje, że przepis jest niefunkcjonalny i budzi wątpliwości interpretacyjne. Stąd zaproponowano jego uchylenie.

W nowym art. 34a zaproponowano bardziej elastyczne podejście do kształtowania granic pasa drogowego. Odstąpiono od sztywnego metrycznego określenia odległości na rzecz wymagań w postaci opisowej, wskazując z czego wynika rozmiar pasa drogowego oraz kładąc nacisk na spełnienie warunków widoczności. Wszystkie składowe części drogi, określone w definicji drogi w art. 4 pkt 2 udp, powinny mieścić się w pasie drogowym. Dodatkowo, w szczególności w miejscach skrzyżowań i węzłów oraz łuków w planie, należy zapewnić odpowiednie rozmiary pasa drogowego, mające bezpośredni wpływ na warunki widoczności. W pasie drogowym można również przewidzieć rezerwę, np. pod budowę drugiej jezdni lub dobudowę dodatkowych pasów ruchu.

#### 20. Pkt 21

Zmiany art. 38 ust. 1 udp są wyłącznie konsekwencją wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b.

#### 21. Pkt 22

Zmiany art. 39 ust. 1 pkt 1, ust. 3, ust. 3a pkt 2 i 3, ust. 4 i 5 udp są wyłącznie konsekwencją wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b.

Ponadto w projekcie ustawy w art. 3 pkt 21 e-h proponuje się wprowadzenie zmian w ustawie o drogach publicznych, które poprzez uproszczenie regulacji dotyczących obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg, usprawnią proces realizacji samorządowych inwestycji drogowych i zoptymalizują wydatki JST. Do resortu infrastruktury kierowane były coraz liczniejsze wystąpienia podważające zarówno zasadność budowy kanału technologicznego w przypadku przebudowy drogi jak i konieczność za każdym razem występowania do ministra właściwego do spraw informatyzacji o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego, w sytuacji gdy przedsięwzięcie jest tak naprawdę znikome jeśli chodzi o jego długość czy też zakres robót budowlanych. W ocenie projektodawcy jedynie zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych wprowadzająca ustawowe ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych jest rozwiązaniem, które w sposób efektywny pomoże samorządom w realizacji inwestycji drogowych jak równie ograniczy ilość składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji. Dodatkowo dotychczasowa analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwala wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, zatoki autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji jednocześnie zapewniając znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. W takich przypadkach proponowane zmiany znoszą obowiązek budowy kanału technologicznego. Ponadto należy wskazać, że w przypadku obiektów liniowych, takich jak kanały technologiczne, charakterystycznym parametrem jest długość. W związku z tym dodatkowym czynnikiem który należy brać pod uwagę przy analizie zasadności budowy kanału technologicznego jest długość odcinka kanału technologicznego, jaki może powstać w związku z realizowaną inwestycją drogową. Analiza wpływających do Ministra Cyfryzacji wniosków wskazuje, że

dotyczą one głównie krótkich odcinków dróg mających co do zasady niewielkie znaczenie dla rozwoju sieci szerokopasmowych. Od 2016 r. do kwietnia 2020 r. do Ministra Cyfryzacji wpłynęło ok. 69% wniosków dotyczących odcinków dróg o długości poniżej 1000 m i tylko 31% powyżej 1000 m.

Mając powyższe na uwadze, w ocenie projektodawcy jedynie zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych wprowadzająca ustawowe ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych jest rozwiązaniem, które w sposób efektywny pomoże samorządom w realizacji inwestycji drogowych jak równie ograniczy ilość składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji.

1) W art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych proponuje się nadanie nowego brzmienia, które jednoznacznie wskazuje na generalną zasadę, zgodnie z którą zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych. W nowododawanym zaś ust. 6aa przewiduje się określenie wyjątków od ww. zasady.

2) W ust. 6aa proponuje się zatem, aby obowiązek budowy kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych, nie dotyczył następujących sytuacji:

a) przebudowy drogi, jeżeli w istniejących granicach pasa drogowego brak jest miejsca na zlokalizowanie kanału technologicznego zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane tj. warunkami technicznymi dla dróg publicznych, o ile zostanie to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej;

b) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli w pasie drogowym została już zlokalizowana kanalizacja kablowa lub został już zlokalizowany kanał technologiczny. Zmiana ta nie stanowi zmiany merytorycznej i jest obecnie uregulowana w art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych,

c) budowy lub przebudowy drogi jeżeli roboty budowlane obejmują wyłącznie części lub urządzenia drogi w szczególności: przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerów, zatoki przystankowe, perony przystankowe, stanowiska postojowe lub urządzenia do oświetlenia drogi.

Z informacji posiadanych z resortu cyfryzacji wynika, że analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwoliła wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Grupy te zostały uwzględnione w projektowanych zmianach. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej w szczególności punktowe takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, zatoki autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji jednocześnie zapewniając znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. Tym samym w takich sytuacjach proponowane zmiany znoszą obowiązek budowy kanału technologicznego.

d) budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:

- projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
- w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy o finansach publicznych lub planami rozwoju sieci drogowej, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 ustawy o drogach publicznych,

Ww. pkt 4 dotyczy krótkich odcinków dróg (do 1 km), które mogą być przydatne dla przedsiębiorców budujących sieci telekomunikacyjne. Proponuje się, aby zarządcy dróg mogli odstąpić od budowy kanału technologicznego pod określonymi warunkami. Warunki określone w pkt 4 dotyczą zatem zarówno długości budowanego lub przebudowywanego odcinka drogi, jak i możliwości zapewnienia ciągłości kanału technologicznego w możliwym do przewidzenia okresie planistycznym (opartym o dokumenty dostępne w momencie przygotowywania inwestycji drogowej takie jak: uchwała budżetowa jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnia prognoza finansowa jednostki samorządu terytorialnego, program wieloletni lub plany o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 ustawy o drogach publicznych) – lit. a i b.

f) budowy lub przebudowy istniejącego drogowego obiektu inżynierskiego, w którym usytuowanie kanału technologicznego nie jest możliwe ze względu na rodzaj lub bezpieczeństwo konstrukcji, o ile zostało to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej.

3) W projektowanym ust. 6c przewiduje się rozszerzenie katalogu okoliczności umożliwiających zwolnienie zarządcy drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego podczas budowy lub przebudowy drogi o przesłankę istnienia wolnych zasobów w kanalizacji kablowej. Zmiana ta wynika z konieczności dostosowania przepisu art. 39 ust. 6c do brzmienia przepisu art. 39 ust. 6, obowiązującego od dnia 25 października 2019 r. (wprowadzenie przesłanek dotyczących wyłączenia z obowiązku budowy kanału technologicznego określonego w art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych).

4) Projekt ustawy przewiduje również przepisy przejściowe (art. 20-21) regulujące kwestie trwających postępowań administracyjnych prowadzonych przez ministra właściwego ds. informatyzacji na podstawie art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych w sprawie zwolnienia zarządcy drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego w związku ze zmianami proponowanymi w niniejszej ustawie.

Przepis przejściowy przewiduje co do zasady stosowanie przepisów w brzmieniu dotychczasowym jednocześnie umożliwiając zastosowanie nowych przepisów przez organy na podstawie oświadczeń zarządców dróg o spełnieniu co najmniej jednej z przesłanek, o których mowa w nowoprojektowanym art. 39 ust. 6aa ustawy o drogach publicznych. Oświadczenie takie zarządca drogi składa do ministra właściwego do spraw informatyzacji w terminie 45 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

Dodatkowo przewiduje się przepis przejściowy, zgodnie z którym do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której wszczęte zostało postępowanie w sprawie wydania decyzji o:

- 1) środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko lub
- 2) zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 11a ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych lub
- 3) pozwoleniu na budowę

- które nie zakończyło się decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi prowadzącemu postępowanie wnioski o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy o drogach publicznych w brzmieniu nadanym ustawą.

Ponadto przewiduje się, że do inwestycji drogowej polegającej na budowie lub przebudowie drogi publicznej, dla której dokonano zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy - Prawo budowlane, w przypadku którego nie upłynął termin, o którym mowa w art. 30 ust. 5 tej ustawy, stosuje się przepisy ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym, chyba że inwestor złoży organowi, któremu dokonuje się zgłoszenia, wniosek o stosowanie przepisów art. 39 ust. 6aa ustawy o drogach publicznych w brzmieniu nadanym ustawą.

#### 22. Pkt 23

Zmiany art. 40 ust. 2 pkt 2 i 3, ust. 9 pkt 5, ust. 14 udp są wyłącznie konsekwencją wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b.

#### 23. Pkt 24

Zmiana art. 41 ust. 5 pkt 1 udp - wprowadzenie albo ustanowienie zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t możliwe jest w szczególności na istniejących drogach, które nie zapewniają pieszym odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu, tzn. np. niewyposażonych w odpowiedniego rodzaju infrastrukturę dla pieszych. Stąd doprecyzowano rodzaje tej infrastruktury, zastępując pojęcie „chodnika” „drogą dla pieszych” (zgodnie z opisem przy art. 4 pkt 6), dodając „drogę dla pieszych i rowerów” oraz wskazując konkretne rodzaje rozwiązań „bezkolizyjnych przejść dla pieszych” jako most lub wiadukt dla pieszych albo dla pieszych i rowerów, zgodnie z PTB.

#### 24. Pkt 25

Art. 42 udp:

- a) zmiany w ust. 1 i 2 są wyłącznie konsekwencją wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b;
- b) zmiany w ust. 3 są konsekwencją wprowadzenia pojęcia „urządzenia obcego”, opisanego przy art. 4 pkt 2b, usunięcia z udp pojęcia „korony drogi”, co wyjaśniono przy art. 4 pkt 7, a także zastąpienia go szczegółowym wskazaniem części drogi, na których nie dopuszcza się sytuowania nadziemnych liniowych urządzeń obcych.

#### 25. Pkt 26

Uchylenie delegacji do wydania rozporządzenia, zawartej w art. 42a ust. 3, wynika z braku możliwości określenia maksymalnej luminancji powierzchni informacji wizualnej umieszczonej na reklamie emitującej światło. Mimo podejmowanych przez ministra

właściwego do spraw transportu prób, nie udało się w sposób jednoznaczny i praktyczny określić wartości luminancji, gdyż wymaga to określenia jednolitej metody badawczej, co przekracza z kolei zakres delegacji ustawowej. Ponadto, po konsultacjach ze specjalistami w obszarze oświetlenia, stwierdzono, że stosowanie rozporządzenia przez zarządców dróg byłoby praktycznie niemożliwe bez wyposażenia ich w odpowiednią aparaturę oraz przeszkolenia w zakresie jej stosowania. Wobec przytoczonych argumentów zdecydowano się zaproponować uchylenie delegacji do wydania rozporządzenia, wprowadzając wynikającą z tej propozycji korektę w ust. 1. Natomiast w zakresie reklam emitujących światło nadal będą obowiązywać zakazy wynikające z ust. 1 i 2 art. 42a.

#### **Art. 4**

Zmiany w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm).

##### **1. Pkt 1**

Obecne brzmienie art. 29 ust. 5 Prawa budowlanego stoi w wewnętrznej sprzeczności z art. 9 tej ustawy. Do resortu infrastruktury kierowane są pytania osób prywatnych, projektantów i organów administracji architektoniczno-budowlanej o możliwość uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych dla inwestycji, które nie wymagają uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę ani dokonania zgłoszenia wykonywania robót budowlanych, o których mowa w art. 29 ust. 2 i 4 Prawo budowlane. W szczególności kwestia ta dotyczy budowy lub przebudowy zjazdów z dróg powiatowych i gminnych, wiat przystankowych oraz stanowisk postojowych, jeżeli roboty te nie są wykonywane w ramach budowy lub przebudowy tych dróg, a inwestorem nie jest zarządca drogi. Na przykładzie budowy zjazdu indywidualnego z drogi gminnej, którego inwestorem jest właściciel nieruchomości gruntowej przyległej do pasa drogowego i który nie może zostać zaprojektowany zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, brak jest przesłanki prawnej, na podstawie której inwestor mógłby uzyskać decyzję o pozwoleniu na budowę. Jednocześnie zgodnie z art. 9 Prawa budowlanego uzyskanie upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, a w konsekwencji samej zgody na odstępstwo od tych przepisów, jest możliwe jedynie przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę. Tym samym w obecnym stanie prawnym nie można np. wybudować zjazdu indywidualnego z drogi gminnej, który nie spełnia warunków określonych w przepisach techniczno-budowlanych. W przypadku zjazdu z drogi wojewódzkiej lub drogi krajowej taka

możliwość istnieje. Stąd propozycja uregulowania w Prawie budowlanym wprost, że jeżeli inwestycja jest niezgodna z przepisami techniczno-budowlanymi i zachodzi konieczność uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, to jednocześnie może być ona realizowana wyłącznie na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę.

## 2. Pkt 2

Zmiana w art. 57 ust. 1 (dodanie pkt 7b) jest konsekwencją propozycji uregulowania kwestii dopuszczenia ruchu po drodze publicznej w art. 10 ust. 10b Prawa o ruchu drogowym. Zgodnie z propozycją ruch po drodze może odbywać się wyłącznie na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu, tym samym, aby organ nadzoru budowlanego mógł dopuścić do użytkowania drogę publiczną, musi dysponować potwierdzeniem, że organ zarządzający ruchem drogowym zatwierdził organizację ruchu. Kwestie te, choć regulowane na gruncie dwóch odrębnych ustaw, nie mogą nie być ze sobą powiązane, gdyż jedna wynika z drugiej. W § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784) wskazano jedynie, że zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy. Jednak regulacja ta jest niewystarczająca. Dlatego jest potrzeba dokonania zmian.

## **Art. 5**

Zmiany w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.).

W związku z przygotowaniem PTB zaszła konieczność uchylenia delegacji zawartej w art. 2 ust. 2, na podstawie której dotychczas wydane było tylko rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Rozporządzenie to traci moc z dniem 20 września 2022 r. i nie będzie wydawane ponownie. Z kolei do wydania przepisów techniczno-budowlanych dla wszystkich dróg, w tym dróg, na których pobierana jest opłata za przejazd, wystarczy delegacja zawarta w art. 7 ustawy – Prawo budowlane.

Zmiany w art. 63b wynikają:

- z zastąpienia w PTB pojęcia „urządzenia odwadniającego” pojęciem „urządzenia do odwodnienia”,

- uchylenia definicji „chodnika”, którą uzasadniono przy art. 4 pkt 6 udp, oraz zastąpienia go pojęciem „droga dla pieszych”, a także konieczności uzupełnienia katalogu infrastruktury dla pieszych i rowerów o drogi dla pieszych i rowerów i drogi dla rowerów, które powinny być również utrzymywane przez zarządców właściwych dla dróg lub linii komunikacyjnych, w których ciągu są one zlokalizowane,
- zastąpienia określenia „urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu” określeniem „znaki drogowe, sygnały drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego”, opisanym przy art. 8 ust. 4 udp.

### **Art. 6**

Zmiany w ustawie z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2021 r. poz. 888, z późn. zm.).

Zmiany w art. 3 ust. 2 pkt 11, art. 5 ust. 1 pkt 4, ust. 4 pkt 2 i 3, ust. 5 oraz art. 6a ust. 3 ograniczono wyłącznie do zastąpienia pojęcia „chodnika” odpowiednio pojęciem „droga dla pieszych” lub „droga dla pieszych i rowerów”. Definicje obu wymienionych rodzajów infrastruktury dla pieszych zawarte będą odpowiednio w art. 2 pkt 4a i 4b ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Z kolei w art. 47 tej ustawy określone będą warunki dopuszczenia zatrzymania lub postoju na drodze dla pieszych. Jednocześnie nie przewiduje się możliwości parkowania pojazdów na drodze dla pieszych i rowerów.

### **Art. 7**

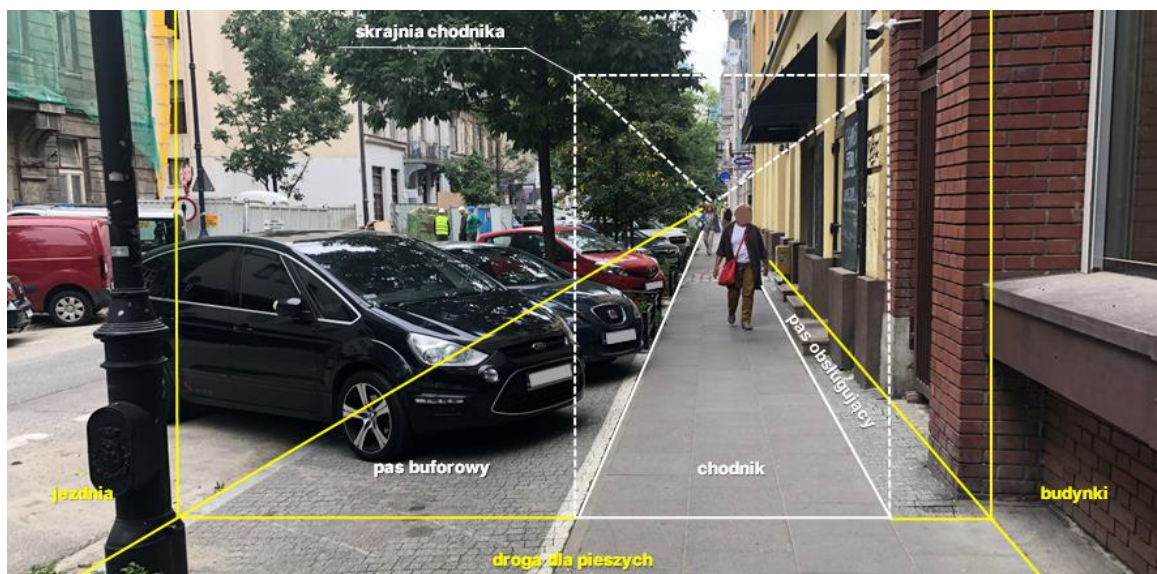
Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn.zm.), dalej „Pord”.

#### 1. Pkt 1

Art. 2 Pord:

- a) przez zmianę w pkt 1 ujednocila się definicję „drogi” w udp i Pord;
- b) zmiana w pkt 1a ma wyłącznie charakter redakcyjny;
- c) przez zmianę w pkt 1b ujednocila się definicję „drogi wewnętrznej” w udp i Pord;
- d) uchylenie definicji pojęcia „droga twarda” w pkt 2 wynika z przyjętego w PTB podejścia do definiowania nawierzchni części drogi z użyciem sformułowania „o nawierzchni twardej”. W konsekwencji dodaje się pkt 2a i 2b, definiując drogę o nawierzchni twardej i drogę o nawierzchni gruntowej zgodnie z nomenklaturą użytą w PTB;

- e) przez zmianę w pkt 3 ujednocila się definicję „autostrady” w udp i Pord, z zachowaniem specyfiki definicji w Pord, jednak nie sprzecznej z definicją „autostrady” w udp;
- f) przez zmianę w pkt 4 ujednocila się definicję „drogi ekspresowej” w udp i Pord, z zachowaniem specyfiki definicji w Pord, jednak nie sprzecznej z definicją „drogi ekspresowej” w udp;
- g) w pkt 4a dodaje się definicję „drogi dla pieszych”, która występuje w Pord, ale nie była do tej pory zdefiniowana;
- h) w pkt 4b dodaje się definicję „drogi dla pieszych i rowerów”, która występowała w ustawie jako „droga dla rowerów i pieszych”, lecz nie była do tej pory zdefiniowana. Jednocześnie ze względu na fakt, że na drodze dla pieszych i rowerów pierwszeństwo przed pojazdami ma pieszy, nowa nazwa wydaje się być z logicznego punktu widzenia bardziej właściwa;
- i) w pkt 5 doprecyzowuje się definicję drogi dla rowerów, wskazując wprost, że stanowi ona część drogi, lecz w odróżnieniu od pasa ruchu dla rowerów nie stanowi części jezdni, rezygnując tym samym z niejasnych warunków oddzielania drogi dla rowerów od jezdni konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, które budzą liczne wątpliwości interpretacyjne;
- j) przez zmianę w pkt 6 ujednocila się definicję „jezdni” w udp i Pord;
- k) zmiana definicji „pobocza” w pkt 8 wynika z faktu, że pobocze nie zawsze musi przylegać bezpośrednio do jezdni, może być np. oddzielnym od jezdni urządzeniem do odwodnienia (ściekiem);
- l) zmiana w pkt 9 dotyczy nowego podejścia do definiowania drogi dla pieszych w PTB. Zgodnie z nowym podejściem droga dla pieszych składa się co najmniej z „chodnika” przeznaczonego wyłącznie do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Jeżeli natomiast droga dla pieszych przeznaczona jest do pełnienia innych funkcji niż dopuszczone na chodniku, a w szczególności prowadzenia działalności społeczno-gospodarczej, sytuowania urządzeń drogi lub obiektów małej architektury, zatrzymania lub postoju pojazdów, projektuje się „pas obsługujący”, przylegający do chodnika od strony granicy pasa drogowego, oraz „pas buforowy” przylegający do chodnika od strony jezdni, torowiska tramwajowego lub drogi dla rowerów. Nowy podział poszczególnych składowych elementów drogi dla pieszych przedstawiono na poniższej grafice:



- m) przez zmianę w pkt 10 częściowo ujednotolica się definicję „skrzyżowania” w udp i Pord, z zachowaniem specyfiki tej definicji w Pord, która swym zakresem obejmuje zarówno drogi publiczne jak i wewnętrzne. Dodatkowo, inaczej niż udp, Pord uzależnia fakt występowania skrzyżowania od rodzaju nawierzchni drogi, a nie od zaliczenia jej do kategorii dróg publicznych. Pełne ujednoclenie definicji w obu ustawach nie jest możliwe, ze względu na fakt, że powodowałoby konieczność wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na bardzo dużej liczbie skrzyżowań, które dotychczas w rozumieniu Pord nimi nie były. Z ugruntowanej praktyki i zasad ruchu drogowego nie wydaje się, aby zmiana w tym zakresie była potrzebna;
- n) zmiana definicji „przejścia dla pieszych” w pkt 11 ma charakter stylistyczny, dopasowujący nomenklaturę do przyjętej w PTB;
- o) w pkt 11a dodaje się definicję „przejścia sugerowanego”, które stanowi jeden z rodzajów urządzenia alternatywnego, tj. urządzenia niebędącego przejściem dla pieszych, ale ułatwiającego przechodzenie pieszym przez jezdnię, drogę dla pieszych lub torowisko tramwajowe. Urządzenia alternatywne z założenia ułatwiające przekraczanie drogi stosuje się w miejscach, w których nie jest uzasadnione zaprojektowanie kolizyjnego przejścia dla pieszych i istnieje możliwość przekraczania jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska zgodnie z przepisami Pord. Potrzeba dodania pojęcia „przejścia sugerowanego” do Pord wynika z „Wytycznych projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych” (WR-D-41-3), które w dniu 2 marca 2021 r. Minister Infrastruktury rekomendował do stosowania na drogach publicznych na podstawie art. 17 ust. 3 udp. Wytyczne te zawierają szczegółowe i rygorystyczne warunki projektowania przejść sugerowanych, mając na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo pieszych.

Z wytycznymi można zapoznać się na stronie internetowej pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>.

- p) uzasadnienie zmiany definicji „przejazdu dla rowerzystów” na „przejazd dla rowerów” w pkt 12 zostało przedstawione przy art 20aa ust. 1 udp. Dodatkowo w nowym brzmieniu definicji rozszerzono katalog pojazdów i osób, do ruchu których może być przeznaczony przejazd, co wynika wprost z ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 720). Ww. ustawa wprowadziła do przepisów prawa dodatkowy rodzaj uczestnika ruchu drogowego pod pojęciem „osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch” oraz dodatkowe rodzaje pojazdów w postaci hulajnowy elektrycznej i urządzenia transportu osobistego;
- q) zmiana definicji „tunelu” w pkt 14 ma charakter stylistyczny, dopasowujący nomenklaturę do przyjętej w PTB.

## 2. Pkt 2

Zmiany w art. 7 Pord - w związku z procedowaniem PTB zaszła potrzeba zweryfikowania warunków technicznych dla znaków i sygnałów oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obecnie regulacje w przedmiotowym zakresie zawarte są w dwóch rozporządzeniach:

- Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.),
- Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).

Oba rozporządzenia były wielokrotnie nowelizowane, a blisko dwudziestoletni okres ich stosowania uzasadnia potrzebę weryfikacji warunków w nich zawartych, stąd propozycja uchylecia delegacji do ich wydania, zawartych w ust. 2 i 3.

Do resortu infrastruktury wpływają liczne sygnały o potrzebach aktualizacji wskazanych aktów wykonawczych, choćby ze względu na postęp techniczny i technologiczny w zakresie materiałów i wyrobów, z których produkowane są znaki drogowe, czy urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inicjatywy zmierzające do weryfikacji stosowanego oznakowania i urządzeń brd podejmuje również Generalny Dyrektor Dróg Krajowych

i Autostrad, badając choćby odbiór przez kierujących pojazdami oznakowania eksperymentalnego. Ponadto, jak wynika z doświadczeń zarządców dróg i organów zarządzających ruchem, wymagania zawarte w ww. rozporządzeniach w wybranych obszarach są zbyt szczegółowe, a w innych nazbyt ogólne.

Wobec powyższego oraz w związku z przyjęciem nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie, zaproponowano analogiczne podejście do sformułowania nowych wymagań dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Proponuje się dodanie nowej delegacji do wydania rozporządzenia w ust. 3a, tak aby w jednym rozporządzeniu (zamiast obecnych dwóch) określić jedynie niezbędne i kluczowe ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego przepisy, w skład których wchodziłyby:

- wzory, znaczenia i zakresy obowiązywania znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym, podobnie, jak ma to miejsce w obowiązującym rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- wzory lub rodzaje i zakresy stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, podobnie, jak ma to miejsce w obecnym rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- warunki, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, podobnie, jak ma to miejsce w obecnym rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- podstawowe warunki sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym, bez określania szczegółów i przykładów, jak ma to miejsce w obecnym rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Jednocześnie minister właściwy do spraw transportu otrzyma upoważnienie (w ust. 3b) do wydawania, rozpowszechniania lub rekomendowania szczegółowych warunków sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym, w formie wzorców i standardów, o których mowa w art. 17 ust. 3 udp. Tym samym baza WiS zostanie rozszerzona o kolejną grupę wytycznych, dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń brd, a cały system stanie się kompletny i funkcjonalny.

Wydanie nowego rozporządzenia umożliwi uwzględnienie w regulacjach ministra najnowszej wiedzy i doświadczenia praktycznego w obszarze znaków drogowych, zapewni spójność przepisów w tym obszarze z przepisami techniczno-budowlanymi, a poprzez bezpośredni wpływ na projektowanie, wykonywanie i użytkowanie dróg publicznych, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednocześnie, bazując na doświadczeniach resortu infrastruktury w opracowywaniu nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie, w art. 24 niniejszego projektu ustawy przewidziano niezbędny okres przejściowy, wynoszący 48 miesięcy, na przygotowanie nowego projektu rozporządzenia oraz wzorców i standardów.

### 3. Pkt 3

Art. 10 Pord:

- a) dodanie ust. 10b ma na celu ugruntowanie na poziomie ustawy warunku bezwzględnego dopuszczenia ruchu na drodze wyłącznie na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu. Obecnie warunek taki nie jest wyrażony wprost, co powoduje liczne wątpliwości interpretacyjne. W § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem wskazano jedynie, że podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną. Wymaganie to jest jednak niewystarczające.
- b) dodając ust. 10c, przenosi się wymaganie zawarte w § 2 ust. 1a rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem do Pord, doprecyzowując przypadki, kiedy zachodzi obowiązek sporządzenia projektu organizacji ruchu. Jak wynika z doświadczeń resortu infrastruktury wymaganie zawarte w rozporządzeniu jest niewystarczające, gdyż z poziomu aktu wykonawczego jest trudne uregulowanie kwestii powiązanych z wymaganiami wynikającymi z ustawy – Prawo budowlane.

### 4. Pkt 4

Zmiany w art. 11 ust. 1, 4 i 4a Pord mają na celu wyłącznie dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord.

### 5. Pkt 5

Art. 13 Pord:

- a) w ust. 3 dopisuje się „drogę dla rowerów”, co wynika wprost z definicji przejścia dla pieszych określonej w art. 2 pkt 11 Pord, w której wskazano, że przejście dla pieszych stanowi powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska, przeznaczoną do przekraczania tych części drogi przez pieszych;
- b) zmiany w ust. 2-6 polegają na wprowadzeniu możliwości i określeniu zasad przekraczania części drogi na przejściach sugerowanych, co zostało wyjaśnione przy art. 2 pkt 11a Pord, oraz dostosowują nomenklaturę do przyjętej w art. 2 Pord, w art. 4 udp i PTB.

6. Pkt 6

Zmiany w art. 14 pkt 1, 2-4, 7, 8 Pord polegają na uwzględnieniu w przepisach dotyczących zasad ruchu pieszych kwestii przekraczania drogi dla rowerów, która obecnie nie była uregulowana przepisami Pord, oraz dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord.

7. Pkt 7

Art. 15a Pord:

- a) zmiany wprowadzane w ust. 1 i 3 mają na celu dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord;
- b) zmiany wprowadzane w ust. 4 mają na celu dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord oraz doprecyzowanie, że osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch może korzystać wyłącznie z przejazdu dla rowerów. W przypadku jego braku, już jako pieszy, tj. zgodnie z zasadami określonymi w art. 13 Pord, może korzystać z przejścia dla pieszych lub przejścia sugerowanego;
- c) z kolei uchylenie ust. 5 wynika z faktu, że miejscem przeznaczonym do przekraczania torowiska wyodrębnionego z jezdni przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest *de facto* przejście dla pieszych lub przejście sugerowane, co regulują wcześniejsze ustępy. Nie ma więc potrzeby utrzymywania w Pord dodatkowych niejasnych przepisów, odnoszących się do niezdefiniowanych pojęć.

8. Pkt 8 i 9

Zmiany art. 17 ust. 1 pkt 2-3a, art. 26 ust. 3 pkt 3 i ust. 4-6 Pord mają na celu wyłącznie dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord.

9. Pkt 10

Zmiany art. 27 ust. 1, 1a, 3 i 4 Pord mają na celu dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord oraz uzupełnienia przepisu o brakującą „drogę dla pieszych i rowerów”, po której także poruszają się pojazdy.

#### 10. Pkt 11

Zmiany w art. 33 ust. 1, 1a, 5 i 6 Pord mają na celu wyłącznie dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord, przy czym zmiana w ust. 1a ma na celu zastosowanie prawidłowego określenia „śluzy dla rowerów”, zdefiniowanej w art. 2 pkt 5b Pord i nie ulegającej zmianie, zamiast błędnie użytego pojęcia „śluz rowerowa”.

#### 11. Pkt 12

Art. 33a Pord:

- a) zmiany wprowadzane w ust. 1 i 2 mają na celu wyłącznie dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord;
- b) dodanie pkt 3 w ust. 3 wynika z faktu, że w dniu 20 maja 2021 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 720), regulujące zasady poruszania się po drogach osób kierujących hulajnogami elektrycznymi. Przepisy te określają m. in. części drogi, po których kierujący tymi pojazdami są obowiązani, bądź po których mogą się poruszać. W związku z wątpliwościami zgłoszonymi przez Komendę Główną Policji w zakresie regulacji wprowadzonych przywołaną ustawą (odnośnie dopuszczalności poruszania się tymi pojazdami po jezdniach w przypadku, gdy na drodze nie ma drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi dla pieszych) oraz występującymi trudnościami w egzekwowaniu przepisów przez policjantów w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego, niezbędne jest doprecyzowanie przepisów ustawy.

#### 12. Pkt 13

Art. 33b Pord:

- a) zmiany wprowadzane w ust. 1 i 2 mają na celu wyłącznie dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord;
- b) dodanie pkt 4 w ust. 3 wynika z faktu, że w dniu 20 maja 2021 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 720), regulujące zasady poruszania się po drogach

osób kierujących urządzeniami transportu osobistego. Przepisy te określają m. in. części drogi, po których kierujący tymi pojazdami są obowiązani, bądź po których mogą się poruszać. W związku z wątpliwościami zgłoszonymi przez Komendę Główną Policji w zakresie regulacji wprowadzonych przywołaną ustawą (odnośnie dopuszczalności poruszania się tymi pojazdami po jezdniach w przypadku, gdy na drodze nie ma drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi dla pieszych) oraz występującymi trudnościami w egzekwowaniu przepisów przez policjantów w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego, niezbędne jest doprecyzowanie przepisów ustawy.

13. Pkt 14-22

Zmiany art. 33c, art. 34 ust. 4, art. 36 ust. 1 pkt 4 i 5, art. 37 ust. 4, art. 43 ust. 3, art. 47, art. 49 ust. 1 pkt 2 i 11, art. art. 50 ust. 1 pkt 2, art. 54 ust. 2 pkt 2 Pord mają na celu wyłącznie dostosowanie nomenklatury do przyjętej w art. 2 Pord.

#### **Art. 8**

Zmiana w art. 45 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 r. poz. 1663 z późn. zm.) polega na przedłużeniu okresu jej obowiązywania do 31 grudnia 2050 r.

Regulacje ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych mają na celu zdecydowane uproszczenie procedur przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, co jest konieczne aby wyraźnie przyspieszyć proces budowy dróg. Specustawę sukcesywnie nowelizowano w celu stworzenia optymalnego mechanizmu umożliwiającego pozyskiwanie nieruchomości przeznaczonych na realizację inwestycji drogowych.

Dlatego też aby sprawnie realizować inwestycje drogowe na podstawie przepisów ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w tym także te dofinansowywane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, konieczne jest przedłużenie okresu jej obowiązywania do roku 2050, który to jest okresem na zakończenie budowy sieci TEN-T.

#### **Art. 9**

Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w art. 15r<sup>1</sup> ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 lub innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz.

1842 ze zm.) ograniczenie możliwości potrącenia kary umownej zastrzeżonej na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy oraz możliwości dochodzenia zaspokojenia z zabezpieczenia należytego wykonania umowy zostaje skrócone maksymalnie do dnia poprzedzającego dzień wykonania umowy. Obecnie obowiązujące przepisy uniemożliwiają zamawiającym potrącanie kar umownych z wynagrodzenia wykonawcy, innych jego wierzytelności, z zabezpieczenia należytego wykonania umowy w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii ogłoszonego w związku z COVID-19, i przez 90 dni od dnia odwołania stanu, który obowiązywał jako ostatni, co w praktyce prowadzi do kumulacji kar umownych. Utrzymanie obowiązujących rozwiązań miałyby negatywne skutki dla wykonawców, gwarantów, a także dla zamawiających, którzy mogą mieć problemy z wyegzekwowaniem skumulowanych kar umownych. Projektowane regulacje są zgodne z postulatami zamawiających i banków, którzy od samego początku sygnalizowali problemy wynikające ze stosowania art. 15r<sup>1</sup> ustawy i postulowali jego zmianę lub uchylenie.

#### **Art. 10-12**

Projekt ustawy zawiera szereg przepisów przejściowych związanych ze zmianą formy funkcjonowania Funduszu, który zostanie zlikwidowany i przestanie być państwowym fundusze celowym, a stanie się rachunkiem czyli funduszem przepływowym prowadzonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego na zasadach analogicznych jak Krajowy Fundusz Drogowy, z pewnymi odrębnościami wynikającymi z jego specyfiki. Z tego powodu wszelkie środki jakimi dysponuje Fundusz oraz jego zobowiązania finansowe powinny być przeniesione na nową formę Funduszu tak aby zachować ciągłość jego pracy przy zachowaniu wszelkich procedur finansowych i księgowych związanych z przekształceniem formy działania Funduszu. Zasadniczo czynności związane z likwidacją starej formy funduszu i procedurą utworzenia nowej formy (w szczególności zamknięcie jego rachunku bankowego, otwarcie nowego rachunku i przekazanie tam środków) przeprowadzone będą przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Natomiast czynności związane z zamknięciem ksiąg rachunkowych państwowego funduszu celowego dokonuje minister właściwy do spraw transportu.

Przekształcenie Funduszu nastąpi po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

Zwrot środków do Funduszu następuje na podstawie już zawartych umów na nowy rachunek bankowy.

Należności i zobowiązania zlikwidowanego państwowego funduszu celowego, w tym wynikające z umów o udzielenie dofinansowania albo finansowania, stają się należnościami i zobowiązaniami nowego Funduszu.

Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego dotychczasowego Funduszu za okres od dnia 1 stycznia 2022 roku do dnia poprzedzającego dzień wejścia w życie niniejszej ustawy w terminie 3 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Jednocześnie projekt przewiduje, że pierwszy plan finansowy nowego Funduszu sporządza minister właściwy do spraw transportu w terminie 14 dnia od dnia wejścia w życie ustaw, uzgadnia go z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w terminie 5 dni. Zaś do dnia uzgodnienia nowego planu, wydatki Funduszu dokonywane są na podstawie dotychczasowego planu finansowego.

#### **Art. 13-19**

W projekcie zawarto również szereg przepisów przejściowych dotyczących beneficjentów Funduszu, którzy na podstawie konkretnych umów otrzymują dofinansowanie na realizację zadań ze środków Funduszu. Z tego względu konieczne jest określenie w przepisach co dzieje się z umowami na dofinansowanie w tzw. okresie przejściowym kiedy fundusz będzie ulegał przekształceniu. Zawarte umowy i porozumienia zachowują ważność do czasu ich zmiany. Natomiast wygaśnie dotychczasowa umowa dysponenta Funduszu z Bankiem.

Projekt przewiduje, że zmienione przepisy art. 26 ust. 6, art. 28 ust. 8, art. 36c ust. 2 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg stosuje się do stanów sprzed wejścia w życie ustawy.

Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy minister właściwy do spraw transportu wstępuje w zawarte umowy o udzielenie dofinansowania zadania mostowego, których stroną był wojewoda. Umowy o udzielenie dofinansowania zadania mostowego zawarte przez wojewodę zachowują ważność.

Projektu przewiduje również, że zwolnienie z wpłat na Fundusz spółek działających na podstawie ustawy o radiofonii i telewizji stosuje się począwszy od zysku osiągniętego w 2022 roku.

Natomiast zmienione przepisy dotyczące ustalania wysokości dofinansowania zadań powiatowych i gminnych oraz obwodnicowych (art. 14 ust. 2 i 3 pkt 1 oraz 16a ust. 5, 7, 9) stosuje się począwszy od naboru przeprowadzonego w związku z planem finansowym Funduszu na rok 2023.

## **Art. 20-21**

Projekt zawiera przepisy przejściowe w stosunku do regulacji dotyczących obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg, których realizacja została rozpoczęta przed dniem wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy.

## **Art. 22**

Ze względu na zmiany w nomenklaturze pojęć: droga dla pieszych, przejazd dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów oraz droga dla rowerów uwzględnione w zmianach w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawie o drogach publicznych w zakresie przepisów o kanałach technologicznych już w wersji obowiązującej od dnia 21 września 2022 r. – konieczne jest zawarcie przepisu przejściowego regulującego rozumienie tych pojęć od wejścia w życie tych zmian do dnia 20 września 2022 r.

## **Art. 23 - 29**

W związku z projektowanymi licznymi zmianami zarówno w *ustawie o drogach publicznych* jak i *ustawie Prawo o ruchu drogowym* w zakresie nowej nomenklatury jaką posługiwać się będą obydwie ustawy proponuje się wprowadzenie (w art. 23 - art. 29 projektu ustawy) przepisów przejściowych i dostosowujących.

W art. 23 ust. 1 projektu ustawy w związku z uchycieniem dotychczas stosowanych określeń wybranych części drogi, w celu zapewnienia spójności nomenklatury, określono, jak nazywać, a w konsekwencji klasyfikować istniejące obiekty i urządzenia budowlane.

W ust. 2 wskazano na konieczność dokonania przez zarządców dróg aktualizacji dokumentów ewidencyjnych dróg i drogowych obiektów inżynierskich, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. poz. 582), wyłącznie w zakresie wynikającym ze zmian wymienionych w ust. 1. Wskazano jednocześnie, że ze względu na niewielki zakres zmian, aktualizacja dokumentów ewidencyjnych powinna zostać wykonana w ciągu 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, tj. do 20 września 2024 r.

W ust. 3, ze względu na niewielki zakres wprowadzanych zmian i brak ich wpływu na zasady ruchu drogowego, utrzymano ważność zatwierdzonych organizacji ruchu do czasu ich zmiany z uwzględnieniem nowej nomenklatury wynikającej z Pord.

W ust. 4, w celu uniknięcia nakładania zbędnych obciążeń finansowych na zarządców dróg, do czasu określenia nowych zasad znakowania dróg dla pieszych w przepisach wydanych na

podstawie art. 7 ust. 3a Pord w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, określono, że na chodnikach, które po wejściu w życie ustawy staną się drogami dla pieszych, nie zachodzi obowiązek stawiania znaków C-16 „droga dla pieszych”, analogicznie jak miało to miejsce do czasu wejścia w życie ustawy.

W art. 24 projektu ustawy zachowano w mocy dotychczasowe *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* oraz *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*. Uzasadnienie wprowadzenia 48 miesięcznego terminu na opracowanie nowych regulacji na podstawie delegacji zawartej w art. 7 ust. 3a Pord w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą przedstawiono przy objaśnieniach do art. 7 Pord.

Tym samym wskazany zostaje maksymalny czas (tzn. 4 lata) na wydanie nowego jednego rozporządzenia regulującego całościowo kwestie znaków i sygnałów drogowych. Dodatkowo w art. 25 projektu ustawy przewiduje się, że do czasu wejścia w życie ww. nowego rozporządzenia tzn. maksymalnie do dnia 20 września 2026 r. stosujemy dotychczasowe rozumienie pojęć wynikających z *ustawy Prawo o ruchu drogowym*.

W art. 26 w ust. 1 projektu ustawy – przewiduje się przepis przejściowy regulujący kwestie spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem 21 września 2022 r. prowadzonych na podstawie przepisów *ustawy o drogach publicznych*. Proponuje się, że do takich spraw stosować się będzie przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym. Dodatkowo w ust. 2 proponuje się jednoznaczne wskazanie, że dotychczasowe decyzje administracyjne wydane na podstawie przepisów *ustawy o drogach publicznych* sprzed nowelizacji zachowują moc. Należy bowiem zauważyć, że na podstawie ustawy o drogach publicznych wydawane są przez zarządców dróg decyzje administracyjne np. decyzja zezwalająca na lokalizację urządzenia obcego, decyzja o zajęciu pasa drogowego, jak również decyzja zezwalająca na lokalizację lub przebudowę zjazdu z drogi publicznej.

W art. 27 projektu ustawy – proponuje się utrzymanie w mocy maksymalnie do dnia 20 września 2026 r. dotychczasowych uchwał wydanych przez organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego (JST) w sprawie wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego. W międzyczasie ww. uchwały mogą oczywiście być zmieniane, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dodatkowo proponuje się przepis doprecyzowujący i wyjaśniający, że użyte w dotychczasowej uchwale JST pojęcia tj. definicje z *ustawy o drogach*

*publicznych* oznaczają pojęcia zdefiniowane w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Będzie tu również stosowany przepis art. 23 ust. 1 projektu ustawy.

W art. 28 projektu ustawy – analogicznie jak w przypadku uchwał organów stanowiących w sprawie wysokości stawek opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego, konieczne jest utrzymanie w mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2011 r. w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (Dz.U. z 2014 r. poz. 1608) do czasu wydania nowego – jednak nie dłużej niż 18 miesięcy od dnia wejścia w życie przedmiotowych zmian przepisów.

W art. 29 projektu ustawy – proponuje się, aby do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem 21 września 2022 r. dotyczących wykroczeń polegających na naruszeniu przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu dotychczasowym, oraz wykroczeń polegających na naruszeniu przepisów tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym, które zostały popełnione przed dniem 21 września 2022 r. stosować przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym.

### **Art. 30**

Przepis przejściowy do zmian w art. 9 projektu tj. zmiany art. 15 r<sup>1</sup> *ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 lub innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1842 ze zm.)*. Wprowadzenie zróżnicowanych terminów do dochodzenia roszczeń wobec wykonawców przez zmwiających z umów już wykonanych jest korzystne dla wykonawców i gwarantów, ma na celu umożliwienie przygotowania się do spłaty zobowiązań – skumulowanych kar umownych.

### **Art. 31 - 32**

W niniejszych przepisach zostały określone maksymalne limity wydatków na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw transportu wynikających z ustawy, a także na wykonywanie zadań wojewodów wynikających z ustawy w projekcji na 10 lat tj. na lata 2022-2031. Przy czym mając na względzie zakładany termin wejścia w życie ustawy w połowie 2022 roku wydatki na rok 2022 zostały skalkulowane od połowy tego roku.

### **Art. 33**

Przewiduje się, że projektowana ustawa zasadniczo wejdzie w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia. Wynika to z konieczności zapewnienia odpowiedniego czasu Bankowi oraz ministrowi właściwemu do spraw transportu a także wojewodom na przygotowanie się do zmienionej formuły działania Funduszu tj. bez form państwowego funduszu celowego.

Natomiast przepisy dotyczące nowych zadań dofinansowywanych z Funduszu, czy też zmiany w dotychczasowych zadaniach Funduszu, a także zmiany dotyczące ograniczenia obowiązku budowy kanałów technologicznych tj. art. 1 pkt 2, 4-5, 7, 15-41, art. 3 pkt 3, 10, 22 lit. f-h, 26, art. 8-9, art. 12, art. 14 -22, art. 30, ze względu na ich pilność wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Ponadto zauważyć należy, że projektowane przepisy zawierają korzystne rozwiązania dla jednostek samorządu terytorialnego umożliwiając im dofinansowania kolejnej grupy zadań drogowych, a przez to pozwalają na ograniczenia negatywnych skutków ogólnoświatowej pandemii Covid-19. Projektowane przepisy nie mają wpływu na prawa i obowiązki obywateli.

Przepisy dotyczące zmian w nomenklaturze tj. art. 2, art. 3 pkt 1, 2, 4, 6-9, 11-21, 22 lit. a-e, 23-25, art. 4, art. 5, art. 6, art. 7, art. 23 - 29, wejdą w życie 21 września 2022 r. Powyższy termin jest tożsamy z terminem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z 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.

Zgodnie z 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 ) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedmiot niniejszej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.