

Nazwa projektu Ustawa o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Malepszak, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Adrian Mazur, Dyrektor Departamentu Strategii Transportu, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 11 60, e-mail: sekretariatDST@mi.gov.pl	Data sporządzenia 10-09-2025 Źródło: Deregulacja Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UD262
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zidentyfikowano konieczność usprawnienia przygotowania i realizacji procesów inwestycyjnych w zakresie budowy kluczowej infrastruktury mającej bezpośredni wpływ na obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej.

W sektorze transportu, gospodarki morskiej oraz gospodarki wodnej występuje grupa działań, które charakteryzują się wyjątkowym znaczeniem dla obronności państwa, rozwoju gospodarki kraju czy bezpieczeństwa państwa w coraz częściej występujących gwałtownych zjawiskach pogodowych. W związku z powyższym, ich budowa i uruchomienie jest szczególnie ważne dla kraju i wymaga podjęcia działań, które wpłyną na przyspieszenie ich procesu realizacyjnego.

Przedmiotowe inwestycje kluczowe nie mogą zatem oczekiwać na wdrożenie wykorzystując standardową ścieżkę przygotowania ich do realizacji.

Zgodnie z obecnym systemem prawnym, w zależności od poziomu skomplikowania danego przedsięwzięcia, proces inwestycyjny dużych inwestycji trwa – uśredniając – kilka lat. Nie jest rzadkością, że proces przygotowania inwestycji infrastrukturalnej znacząco się wydłuża ze względów na długotrwałe procedury związane z oceną oddziaływania na środowisko, rozpatrywaniem odwołań i skarg, przygotowaniem placu budowy, uzgodnieniami w zakresie ochrony zabytków, czy pozyskaniem nieruchomości. Inwestorzy dużych inwestycji infrastrukturalnych zwracają uwagę na problemy związane z procesem uzyskiwania szeregu wymaganych decyzji administracyjnych. Przez przeciągające się postępowania w I instancji, postępowania odwoławcze, na postępowaniach sądowych kończąc, inwestycje często są zablokowane na wiele miesięcy, a nawet lat. Z dotychczasowych doświadczeń z realizacji projektów infrastrukturalnych wynika, że proces przygotowania stosownej dokumentacji, uzyskania uzgodnień i decyzji, czy procedur obowiązujących na etapie realizacji, w pewnych elementach może zostać usprawniony.

Z uwagi na aktualną sytuację geopolityczną zachodzi konieczność przyspieszenia zidentyfikowanych zadań związanych ze zdolnościami obronnymi państwa, bezpieczeństwem w sytuacjach kryzysowych oraz wpływających w sposób znaczący na rozwój kraju.

Mając na uwadze działania wojenne prowadzone za wschodnią granicą państwa, niezbędna jest modernizacja istniejącej oraz budowa nowej, strategicznej infrastruktury, służącej nie tylko ludności cywilnej, ale również spełniającej warunki do wykorzystania przez Siły Zbrojne RP.

Powódź, która nawiedziła Rzeczpospolitą Polską w 2024 r. oraz jej skutki odczuwalne do dzisiaj wskazują na niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę przeciwpowodziową w Rzeczypospolitej Polskiej. Konieczne jest zatem usprawnienie przebiegu szeregu inwestycji, mających na celu poprawę bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz zapobiegnięcie kolejnym klęskom żywiołowym.

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

Rekomenduje się przyjęcie projektu ustawy określającego rozwiązanie służące usprawnieniu procesu inwestycyjnego dotyczącego wskazanych w projekcie ustawy kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, obejmujących:

- transport drogowy,
- transport kolejowy,
- transport lotniczy,
- inwestycje przeciwpowodziowe,
- inwestycje z zakresu gospodarki morskiej,
- inwestycje związane z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej.

Mając na uwadze zróżnicowany charakter inwestycji obejmujących ww. obszary, w tym m.in. różne zakresy rzeczowe oraz etapy przygotowania/realizacji przedmiotowych inwestycji, trudne jest określenie wspólnych, identycznych kryteriów i wskaźników, które można byłoby wykorzystać do wytypowanych inwestycji kluczowych. Niemniej jednak kluczowe inwestycje powinny spełniać co najmniej jedno z kryteriów wymienionych w cz. 1 OSR tj. wnosić znaczący wkład w: obronność, lub/i bezpieczeństwo, lub/i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej.

Mając na uwadze powyższe, jako inwestycje kluczowe zaklasyfikowano oraz imiennie wymieniono w projekcie ustawy:

- 1) budowę drogi krajowej nr 7 od ul. Morskiej do publicznego terminala promowego w porcie morskim w Gdyni, której inwestorem jest GDDKiA;
- 2) budowę drogi krajowej nr 69 na odcinku Lubiato – droga ekspresowa S6, której inwestorem jest GDDKiA;
- 3) budowę portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Świnoujściu, której inwestorami są: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Konsorcjum firm: Deme Investments N.V. z siedzibą w Belgii oraz QTerminals W.L.L. z siedzibą w Państwie Katar odpowiedzialnych za budowę i eksploatację Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w Świnoujściu, oraz Urząd Morski w Szczecinie;
- 4) budowę portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Gdyni, którego inwestorami są: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S. A.; Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni oraz partner prywatny wybrany w postępowaniu przetargowym prowadzonym w trybie ustawy PZP – inwestor w zakresie pirsu Portu Zewnętrznego;
- 5) poprawę dostępu kolejowego oraz drogowego do głębokowodnych terminali przeładunkowych zlokalizowanych w porcie morskim w Gdańsku, której inwestorami są: PKP PLK S.A., podmiot wiodący w zakresie infrastruktury drogowej oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 6) budowę infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności na potrzeby elektrowni jądowej. Której inwestorem jest Urząd Morski w Gdyni;
- 7) inwestycje z zakresu transportu kolejowego realizowane na liniach kolejowych:
 - a) Szczecin – Świnoujście, linia 401,
 - b) Wrocław – Szczecin, linia 273,
 - c) Chorzów Batory – Tczew, linia 131,
 - d) Warszawa – Gdańsk, linia 9,
 - e) Nowa Wieś Wielka – Gdynia, linia 201– których inwestorem jest PKP PLK S.A.;
- 8) budowę lub przebudowę infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich, której inwestorem jest PKP PLK S.A.;
- 9) budowę elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), której inwestorem jest PKP PLK S.A.;
- 10) inwestycje przeciwpowodziowe:
 - a) zbiornik wodny Kamieniec Żąbkowski na rzece Nysie Kłodzkiej,
 - b) program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej,
 - c) ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Wisły na odcinkach: Oświęcim – Kraków oraz Kraków – Zawichost,których inwestorem jest PGW Wody Polskie;
- 11) rozbudowę lub przebudowę lotniska Kraków-Balice, której inwestorem jest Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.;
- 12) rozbudowę lub przebudowę lotniska Lotnisko Chopina w Warszawie, której inwestorem są Polskie Porty Lotnicze S.A.;
- 13) rozbudowę lub przebudowę lotniska Rzeszów-Jasionka, której inwestorem jest Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. o.o.
- 14) rozbudowę lub przebudowę lotniska Warszawa-Modlin, której inwestorem są Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o. (w zakresie cywilnym) oraz Ministerstwo Obrony Narodowej.

Co do zasady ww. inwestycje objęte są tzw. specustawami branżowymi, jednakże zidentyfikowano elementy procesów inwestycyjnych, które można zmienić, a dzięki którym cały proces inwestycyjny może przebiegać jeszcze sprawniej.

Tym samym, w stosunku do wytypowanych inwestycji kluczowych zaproponowano mechanizmy w procedurach administracyjnych, których zadaniem jest maksymalna redukcja czasu niezbędnego na uzyskanie decyzji administracyjnych, bardziej dopasowane rozwiązania prawne w niektórych obszarach związanych z przygotowaniem do budowy oraz uzyskanie efektu priorytetowego traktowania w procedurze pozyskania stosownej decyzji administracyjnej. Rozwiązania deregulacyjne zaproponowane w krytycznych dla przebiegu procesu inwestycyjnego punktach usprawnią procedury zmierzające do płynnego uzyskania niezbędnych pozwoleń na ich realizację.

W zakresie wskazanych inwestycji kluczowych, proponowane w projekcie rozwiązania określają w szczególności:

- skrócenie terminów wydawania decyzji administracyjnych (decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska

- użytku publicznego, decyzji o pozwolenie na realizację inwestycji w zakresie budowl przeciwpowodziowych),
- nałożenie obowiązków sprawozdawczych na Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i na Ministra Sprawiedliwości w zakresie prowadzonych postępowań dotyczących wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- skrócenie terminów postępowań sadowoadministracyjnych,
- wyłączenie stosowania niektórych przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418), w tym zastąpienie w określonych przypadkach obowiązku uzyskania pozwolenia na budowę – procedurą zgłoszenia,
- nadanie statusu natychmiastowej wykonalności wybranym decyzjom administracyjnym dotyczącym inwestycji kluczowych,
- przyspieszenie procedur weryfikacji wyników zgłoszonych prac geodezyjnych przez organy Służby Geodezyjnej i Kartograficznej,
- przyspieszenie procedur działalności wojewódzkiego konserwatora zabytków, w zakresie oględzin przedmiotu odkrytego podczas robót budowlanych,
- uproszczenie w określonych przypadkach procesu weryfikacji projektu robót geologicznych przez organy administracji geologicznej,
- skrócenie terminu opiniowania przez właściwe organy pozwolenia ustalającego lokalizację oraz określającego warunki wykorzystania sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich,
- wyłączenie stosowania niektórych przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, z późn. zm.) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na usunięcie drzew, opłat z tym związanych oraz wykonywania nasadzeń zastępczych,
- ustalenie zasad zawierania określonych porozumień między właściwymi zarządcami dróg a Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe,
- ustalenie zasad zawierania określonych porozumień między właściwymi zarządcami dróg a zarządcami infrastruktury kolejowej,
- ustalenie zasad zawierania określonych porozumień między Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe a inwestorami,
- ustalenie zasad zawiadamiania o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych,
- ustalenie zasad nabywania przez inwestorów nieruchomości, w tym ustalania ich wartości,
- wprowadzenie w odwołaniach i zażaleniach obowiązku wskazywania: zarzutów wobec rozstrzygnięć organu administracji publicznej, zakresu żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazania dowodów uzasadniających to żądanie.

Przyporządkowane ww. rozwiązań do poszczególnych rodzajów kluczowych inwestycji zostało przedstawione w załączniku nr 1 do niniejszego OSR

Rozwiązania zaproponowane w projektowanej ustawie umożliwią zdynamizowanie często długotrwałych procesów inwestycyjnych, co jest szczególnie ważne jeśli chodzi o inwestycje infrastrukturalne, które są kluczowe z punktu widzenia rozwoju Rzeczypospolitej Polskiej. Ich realizacja przyniesie wymierne korzyści dla wzmocnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, oraz będzie pozytywnym impulsem dla rozwoju polskiej gospodarki.

Zakładane oszczędności czasowe i kosztowe oraz zmniejszenie liczby dokumentacji:

- 1) w zakresie inwestycji drogowych:
 - szacuje się ok. 500 dni oszczędności dla pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zezwoleń na realizację inwestycji drogowej, zwaną dalej „ZRID”,
 - szybsze wydawanie decyzji administracyjnych np. ZRID zmniejsza ryzyko roszczeń wykonawców z tytułu opóźnień w wydawaniu decyzji. Ponadto krótszy czas przygotowania i realizacji inwestycji może obniżyć koszty związane z ewentualną waloryzacją kontraktu,
 - zmniejszenie liczby dokumentacji może wystąpić w związku z brakiem obowiązku uzyskiwania pozwoleń na usunięcie drzew lub krzewów oraz brakiem obowiązku zatwierdzania w drodze decyzji projektu robót geologicznych w określonych przypadkach;
- 2) w zakresie inwestycji kolejowych:
 - szacuje się oszczędność na poziomie 345–525 dni dla pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - możliwość stosowania procedury zgłoszenia w miejsce pozwoleń na budowę skróci czas realizacji inwestycji z ok. 5 miesięcy do 14 dni (oszczędność – 136 dni),
 - wprowadzenie terminu 5 dni na dokonanie oględzin odkrytego przedmiotu oraz kolejnych 5 dni na wydanie decyzji w przedmiocie wpisu do rejestru/ewidencji zabytków przez wojewódzkiego konserwatora zabytków pozwoli uniknąć długotrwałych uzgodnień ze służbami ochrony konserwatorskiej w przedmiocie możliwości realizacji inwestycji kolejowej (np. PKP PLK SA prowadziła uzgodnienia z konserwatorem zabytków w sprawie zabytkowych schodów w Gdańsku, które trwały od 07.2019 do 03.2023 i wygenerowały niekwalifikowalne koszty w wys. 500 tys. zł),
 - skrócenie terminów pozyskiwania decyzji administracyjnych zmniejszy ryzyko waloryzacji projektów (środki na waloryzację to ok. 10% wartości inwestycji), co może przełożyć się na oszczędności po stronie inwestorów, a w konsekwencji Skarbu Państwa,
 - projektowana w ustawie zmiana polegająca na wprowadzeniu zgłoszeń dla budowy obiektów budowlanych i budowl

stanowiących elementy Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej na obszarze kolejowym spowoduje odstąpienie od konieczności pozyskiwania w określonych przypadkach decyzji o pozwoleniu na budowę i decyzji lokalizacyjnych dla planowanych obiektów. Dotyczy to również załączników do wniosków o ww. decyzje stanowiących odpowiednio zarówno liczne opinie właściwych organów jak i opracowywane mapy i wykazy nieruchomości. Powyższe będzie skutkowało znacznym zmniejszeniem liczby dokumentacji;

3) w zakresie inwestycji lotniskowych:

- szacuje się: ok. 365 dni oszczędności dla pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz ok. 60 dni oszczędności w pozyskaniu pozwolenia na budowę,
- oszczędności kosztowe będą możliwe do osiągnięcia w momencie oddania rozbudowywanej, przebudowywanej infrastruktury do użytku operacyjnego. Dla przykładu, w przypadku lotniska Kraków–Balice przewlekłość procesu ma istotny wpływ na koszty pośrednie – z uwagi na opóźnienie realizacji inwestycji zarządca lotniska ponosi znaczne nakłady finansowe na utrzymanie istniejącej drogi startowej, na poziomie kilkunastu milionów złotych rocznie,
- szacuje się do 15% zmniejszenie liczby dokumentów;

4) w zakresie inwestycji przeciwpowodziowych:

- zgodnie z dotychczasowymi doświadczeniami z przygotowaniem inwestycji proces uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i pozwoleń wodnoprawnych trwa ponad 2 lata. Zgodnie z projektem, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinno nastąpić w terminie 45 dni od dnia złożenia wniosku. Natomiast w stosunku do pozwoleń wodnoprawnych wprowadzenie projektowanej regulacji dotyczącej natychmiastowego wykonania pozwolenia wodnoprawnego pozwoli na bezzwłoczne uruchomienie dalszych etapów;
- realizacja inwestycji przyczyni się do uzyskania oszczędności związanych z uniknięciem strat powodziowych, prowadzeniem akcji ratunkowych, przerwaniem lub ograniczeniem działalności gospodarczej itp. Tylko w trakcie powodzi w 2024 r. życie straciło 9 osób, rannych zostało 230 tys. osób, a straty w infrastrukturze i gospodarce oszacowano na ok. 11 mld zł.;

5) w zakresie inwestycji dot. gospodarki morskiej:

- szacuje się, że zgodnie z projektowanymi przepisami (mając na uwadze ew. postępowania odwoławcze i skargowe), pozyskanie prawomocnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie trwało pomiędzy 60 a 90 dni. W obecnej sytuacji jest to 550 dni;
- oszczędności kosztowe możliwe do uzyskania w wyniku regulacji dzięki optymalizacji czasu niezbędnego do zrealizowania inwestycji i uniknięcia tym samym tzw. utraconych korzyści z tytułu np. utraconych możliwości zarobkowych (dochody budżetu państwa z tytułu cel i podatków naliczanych od wartości przeładowywanych towarów). Dla przykładu opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych dla budowy portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni mogą prowadzić do przestojów w projekcie i skutków związanych np. z koniecznością poniesienia nieprzewidzianych kosztów za dyspozycyjność specjalistycznego sprzętu przeładunkowego, co może wynosić straty liczone w milionach złotych miesięcznie.

Osiągnięcie założonego celu w projektowanej ustawie przy użyciu innych środków nie jest możliwe.

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

Szereg państw członkowskich UE/OECD wprowadza i rozwija szczególne regulacje prawne dotyczące kluczowej infrastruktury o znaczeniu krajowym. Rozwiązania te, jako dostosowane do lokalnych uwarunkowań prawnych, nie są możliwe do porównywania z proponowanymi rozwiązaniami.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inwestorzy	Zależnie od liczby inwestycji, w tym inwestycji towarzyszących	-	W odniesieniu do regulacji skracających ustawowe terminy, oczekuje się, że wpływ zaproponowanych regulacji spowoduje skrócenie czasu przygotowania danej inwestycji, co oprócz oczywistych strategicznych efektów z szybszego uruchomienia danej inwestycji, przełoży się również na niższe koszty obsługi administracyjnej procesu przygotowania. W sytuacji regulacji dopuszczających zastosowanie procedury zgłoszenia w miejsce pozwolenia na budowę

			oczekuje się zmniejszenia kosztów, skrócenia czasu związanego z procedurą przygotowania oraz obciążenia i zmniejszenia kosztów administracyjnych.
Podmioty składające odwołania	Niemożliwe do oszacowania	-	W aspekcie oddziaływania na podmioty składające odwołania w odniesieniu do regulacji skracających terminy, projektowane zapisy nie odbierają nadanych tym podmiotom uprawnień w zakresie odwołań. Optymalizacja terminów może wpłynąć na sprawniejsze rozpatrzenie złożonych odwołań, co może mieć też pozytywne konsekwencje dla rzeczonych podmiotów. W sytuacji odstąpienia dla wybranych inwestycji od procedur związanych z decyzją budowlaną na rzecz zgłoszeń wstrzymana będzie możliwość odwoławcza przy czym należy zwrócić uwagę na fakt, iż takie zgłoszenia stosuje się jedynie w sytuacji kiedy przedsięwzięcie nie należy do kategorii mogących znacząco oddziaływać na środowisko i nie wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Proponowane regulacje dotyczą niewielkiej listy najistotniejszych kluczowych inwestycji, zatem oddziaływania o których mowa będą ograniczone.
Właściciele i użytkownicy wieczystości nieruchomości objętych inwestycją	Zależnie od liczby inwestycji, w tym inwestycji towarzyszących	-	Projekt ustala szczególne zasady nabywania nieruchomości od właścicieli i użytkowników wieczystych, w tym określa szczegółowo metodykę ustalania cen nieruchomości, przy czym proponowane rozwiązania przewidują zwiększone kwoty odszkodowań niż standardowe.
Wykonawcy i podwykonawcy robot budowlanych	Zależnie od liczby inwestycji, w tym inwestycji towarzyszących	-	Usprawnienie często długotrwałych procesów inwestycyjnych uczyni bardziej przewidywalnym zapotrzebowanie na usługi budowlane, co odniesie pozytywny skutek na sytuację finansową firm branży budowlanej.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	1	https://www.gov.pl/web/gdos	Projekt wiąże się z rodzajami postępowań obsługiwanych przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Projektodawca jednak nie wprowadza nowych inwestycji, a priorytetyzuje wybrane zadania kluczowe dla państwa, w tym kluczowe z uwagi na ich element służący obronie kraju lub związany z istotnym pilnym charakterem przeciwpowodziowym. Nie nastąpi zatem przyrost spraw łącznie. W celu zapewnienia priorytetowości kluczowych inwestycji infrastrukturalnych zakłada się, że pracownicy zajmujący się oceną projektów wskazanych jako kluczowe dołożą starań aby zadania z nimi związane zrealizowane były w możliwie pierwszej kolejności. Dodatkowe zadanie dotyczące ewentualnego monitorowania opóźnionych procedur wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wybranych wskazanych w ustawie inwestycji kluczowych dla kraju. Dodanie obowiązków sprawozdawczych w zakresie przekazywania Prezesowi Rady Ministrów informacji o postępowaniach prowadzonych w obszarze wydania decyzji środowiskowej dla inwestycji kluczowych.
Regionalni Dyrektorzy Ochrony Środowiska	16	https://www.gov.pl/web/gdos/rdos	Projekt ustawy wiąże się z rodzajami postępowań obsługiwanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Projektodawca jednak nie wprowadza nowych inwestycji, a priorytetyzuje wybrane zadania kluczowe dla państwa, w tym kluczowe z uwagi na ich element służący obronie kraju lub związany z istotnym, pilnym charakterem przeciwpowodziowym. Nie nastąpi zatem przyrost spraw łącznie. W celu zapewnienia priorytetowości kluczowych inwestycji infrastrukturalnych zakłada się, że pracownicy zajmujący się oceną projektów

			wskazanych jako kluczowe dołożą starań aby zadania z nimi związane zrealizowane były w możliwie pierwszej kolejności.
Minister Sprawiedliwości	1		Dodanie obowiązków sprawozdawczych w zakresie przekazywania Prezesowi Rady Ministrów informacji o postępowaniach sądowoadministracyjnych ze skarg złożonych na decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kluczowych.
minister właściwy do spraw środowiska	1		Wykonywanie zadań organu II instancji w postępowaniach dot. ustalenia terminu wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	1	Obowiązujące przepisy budowlane, ochrony środowiska	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	1	Obowiązujące przepisy budowlane, ochrony środowiska	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.
Organy Służby Geodezyjnej i Kartograficznej	385	https://sluzbageodezyjna.gugik.gov.pl/	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.
Wojewodowie	16	Obowiązujące przepisy budowlane	Uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych i priorytetyzacja w zakresie wykonywanych obowiązków wybranych inwestycji z uwagi na ważny interes Państwa.
Wojewódzcy konserwatorzy zabytków	16	https://www.gov.pl/web/kultura/konserwatorzy-zabytkow	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.
Organy administracji geologicznej	18	Obowiązujące przepisy geologiczne	Uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.
Organy nadzoru budowlanego i administracji architektoniczno-budowlanej	18	Obowiązujące przepisy budowlane	Uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.

Inne niż wymienione organy administracji publicznej		Obowiązujące przepisy budowlane, ochrony środowiska	Skrócenie i uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.
Sądy	wszystkie	ogólne	Priorytetyzacja wybranych kluczowych dla kraju, wskazanych w projekcie ustawy zadań.
Porty w Świnoujściu, w Gdańsku i w Gdyni	3	-	Intensyfikacja procesów rozwojowych portów. Rozwój funkcjonalny portów. Zwiększenie bezpieczeństwa jednostek obsługiwanych w portach.

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

Konsultacje publiczne oraz opiniowanie zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.). Treść projektu zostanie podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677), w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projektowana ustawa zostanie przekazana przedstawicielom następujących instytucji i organizacji:

- 1) Główny Urząd Nadzoru Budowlanego;
- 2) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- 3) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska;
- 4) Główny Geodeta Kraju;
- 5) Główny Geolog Kraju;
- 6) Generalny Konserwator Zabytków;
- 7) Wojewodowie;
- 8) Marszałkowie województw;
- 9) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 10) Polskie Koleje Państwowe S.A.;
- 11) Polskie Porty Lotnicze S.A.;
- 12) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.;
- 13) Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. o.o.;
- 14) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o.;
- 15) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 16) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie;
- 17) Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe;
- 18) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 19) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 20) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 21) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
- 22) Urząd Morski w Gdyni;
- 23) Urząd Morski w Szczecinie;
- 24) Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie;
- 25) Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.;
- 26) Polska Unia Właścicieli Nieruchomości;
- 27) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości;
- 28) Federacja Regionalnych Związków Gmin i Powiatów RP;
- 29) Unia Metropolii Polskich imienia Pawła Adamowicza;
- 30) Związek Miast Polskich;
- 31) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 32) Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych;
- 33) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 34) Instytut Gospodarki Nieruchomościami;
- 35) Państwowa Rada Gospodarki Wodnej;

- Czas trwania konsultacji publicznych i opiniowania: 7 dni.

Wyniki opiniowania i konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji, zawierającym zestawienie przedstawionych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący.

Z uwagi na specyfikę zagadnienia oraz zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz reprezentatywne organizacje pracodawców.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232, z późn. zm.), wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez RDS

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Skutki finansowe dla budżetu państwa w postaci dodatkowych wydatków mogą powodować przepisy projektu dotyczące szczególnych zasad nabywania nieruchomości, które przewidują zwiększone kwoty odszkodowań niż standardowe. Przepisy projektu ustawy w tym zakresie wzorowane były na przepisach dotyczących szczególnych zasad nabywania nieruchomości zawartych w art. 29b ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747). W projekcie ustawy przewidziano możliwość wydania przez Radę Ministrów rozporządzenia w sprawie wskazania gmin lub ich części, na terenie których, w celu przygotowania obszaru inwestycji kluczowej, stosowane będą szczególne zasady nabywania nieruchomości określone w projekcie ustawy. Jeżeli takie rozporządzenie zostanie wydane, to w uzasadnieniu do tego rozporządzenia zostaną wskazane wyliczenia na temat skutków stosowania szczególnych zasad nabywania nieruchomości dla ich adresatów w zależności od zakresu regulacji. Ewentualne dodatkowe wydatki w ww. zakresie będą pokryte w ramach limitów wydatków odpowiednich części budżetowych, bez ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa. Ponadto projektowane zmiany mogą spowodować zmniejszenie liczby pozwoleń wydawanych na podstawie przepisów prawa budowlanego i tym samym mogą skutkować obniżeniem poziomu dochodów gmin z tytułu opłaty skarbowej. Jednakże należy wskazać, że projektowane zmiany będą dotyczyły ograniczonej liczby zadań inwestycyjnych i obejmować będą różne jednostki samorządu terytorialnego. Ewentualny ubytek dochodów JST w wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy będzie marginalny dla dochodów danej JST, a zatem może zostać pominięty w kosztach wskazanych w OSR
---	--

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	<i>Łącznie (0-10)</i>
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Czytelne procedury oraz uproszczone wymagania administracyjne będą impulsem pozytywnie wpływającym na wykonawców budów z uwagi na mniejsze obciążenia wybranych czynności procesu inwestycyjnego oraz krótszy czas oczekiwania na pozwolenia.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Uproszczone procedury oraz wymagania administracyjne będą impulsem pozytywnie wpływającym na wykonawców budów z uwagi na mniejsze obciążenia wybranych czynności procesu inwestycyjnego oraz krótszy czas oczekiwania na pozwolenia.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Zaproponowane rozwiązania dotyczące realizacji zadań pilnych z zakresu bezpieczeństwa i obronności oraz rozwoju gospodarczego kraju, będą mieć wpływ na poprawę w tych aspektach sytuacji rodzin, obywateli czy gospodarstw domowych. Modernizacja istniejącej oraz budowa nowej, strategicznej infrastruktury, służącej nie tylko ludności cywilnej, ale również spełniającej warunki do wykorzystania przez Siły Zbrojne RP, zwiększy poczucie bezpieczeństwa wszystkich obywateli w obliczu potencjalnych zagrożeń zewnętrznych bądź klęsk żywiołowych, jak też podniesie zaufanie do instytucji publicznych. Ponadto, usprawnienie procesów inwestycyjnych będzie mieć korzystny wpływ na sytuację finansową firm branży budowlanej, co w dalszej kolejności przełoży się na poprawę sytuacji ekonomicznej gospodarstw domowych.						
Niemierzalne	–	–						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt nie dotyczy zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej. Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej.
--	--

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

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

Celem wprowadzenia niniejszych przepisów jest stworzenie uproszczonych ram regulacyjnych przygotowania i realizacji wybranych kluczowych dla Rzeczypospolitej Polskiej inwestycji infrastrukturalnych, które skutkować będą priorytetyzacją najistotniejszych inwestycji infrastrukturalnych i możliwością szybszego ich uruchomienia względem wdrożenia dla nich procedur standardowo obowiązujących.

Ważnym zamiarem wprowadzenia niniejszych zmian jest zmniejszenie obowiązków proceduralnych dla inwestorów odpowiedzialnych za wykonanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, uzyskanie efektu dynamizacji procesu przygotowania i realizacji tych zadań, a w konsekwencji szybsze ich oddanie do użytku. Przyczyni się do szybszego zabezpieczenia kraju w obszarze obrony, bezpieczeństwa energetycznego, zabezpieczenia na wypadek katastrof naturalnych i znacząco wpłynie na rozwój gospodarczy.

W szczególności można wskazać na regulacje, dzięki którym osiągnie się zmniejszenie liczby dokumentów/ skrócenie czasu na załatwienie sprawy w związku z odstąpieniem w wybranych zadaniach od obowiązku uzyskiwania pozwoleń na budowę na rzecz zgłoszeń, skróceniem terminów związanych z uzyskaniem wybranych decyzji w tym ich procesem odwoławczym oraz założeniem skrócenia czasu trwania wybranych procesów uzgadniających.

Projekt ustawy zakłada zmniejszenie liczby procedur poprzez rezygnację w wybranych zadaniach z pozwoleń na budowę na rzecz zgłoszeń czy odstąpienia od pozyskiwania niektórych zezwoleń dotyczących przygotowania placu budowy.

Projekt nie nakłada nowych obciążeń administracyjnych na przedsiębiorców.

9. Wpływ na rynek pracy

Realizacja inwestycji kluczowych przyniesie realne korzyści zarówno dla gospodarki kraju, jak i na poziomie lokalnym. Środki z budżetu państwa przeznaczone na realizację prac inwestycyjnych, a także zakupów inwestycyjnych będą wsparciem dla polskich firm, wykonujących zarówno operaty i prace dokumentacyjne, jak i prace budowlane. Przewiduje się wzrost aktywności gospodarczej oraz aktywności zawodowej w regionach, w których będą realizowane kluczowe inwestycje infrastrukturalne.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☒ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Sprawniejsze procedury przygotowania do budowy spowodują szybsze pojawienie się w danym środowisku inwestycji infrastrukturalnej niż w sytuacji zastosowania obowiązujących procedur. Jednak każdorazowo inwestycja objęta jest pełną oceną oddziaływania na środowisko, a wszelkie działania ograniczające jej wpływ na środowisko będą zrealizowane. Tym samym oddziaływanie to można uznać za pomijalne. Priorytetyzacja wybranych kluczowych dla kraju zadań oraz terminy dla określonych czynności	

	wskazane w projekcie ustawy mogą oddziaływać na prace sądów poprzez niewielką zmianę organizacji pracy uwzględniającą szybsze i w pierwszej kolejności rozpatrywanie spraw dotyczących ww. wskazanych w projekcie ustawy zadań. Inwestycje przyniosą korzyści na różnych płaszczyznach funkcjonowania zarówno państwa, jak i jego obywateli.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Planuje się przeprowadzenie ewaluacji projektu w terminie 5 lat po wejściu w życie projektowanych przepisów. Wynikiem ewaluacji będzie wskazanie ile inwestycji i w jakim zakresie skorzystało z wprowadzonych przepisów. Powyższe pozwoli na właściwą ocenę zastosowanych rozwiązań, uwzględniając średni czas prowadzenia procesu inwestycyjnego w zakresie przewidzianym w projekcie,	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
1. Zestawienie przyporządkowujące rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy, do danego rodzaju inwestycji.	