



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.86.2022.AMU(35)

RM-0610-86-22

UD316

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Wnioskodawca

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2022 r. poz. 505 i 655) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) użyte w art. 9 w ust. 4, w art. 20 w ust. 1, w art. 26 w ust. 5 i 10 i w art. 31 w ust. 9, w różnym przypadku, wyrazy „dysponent Funduszu” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „minister właściwy do spraw transportu”;
- 2) w art. 2:
 - a) w ust. 1:
 - po pkt 1 dodaje się pkt 1a–1d w brzmieniu:
 - „1a) terminalu intermodalnym – rozumie się przez to 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 oraz z 2022 r. poz. 88) lub zespół obiektów budowlanych wraz z urządzeniami specjalistycznymi i infrastrukturą, które umożliwiają prowadzenie załadunku, wyładunku lub innych czynności ładunkowych, a także czasowe składowanie intermodalnych jednostek ładunkowych z wykorzystaniem przynajmniej dwóch rodzajów transportu;
 - 1b) dojeździe do terminala intermodalnego – rozumie się przez to drogę publiczną lub jej odcinek przebiegający od terminala intermodalnego do co najmniej najbliższej drogi krajowej lub wojewódzkiej;
 - 1c) specjalnej strefie ekonomicznej – rozumie się przez to strefę, o której mowa w art. 2 ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz ustawę 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.

ekonomicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1670 oraz z 2021 r. poz. 2105), zwaną dalej „strefą”;

1d) dojeździe do strefy – rozumie się przez to drogę publiczną lub jej odcinek łączący wyznaczoną granicę strefy z najbliższą drogą publiczną;”;

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) spółce – rozumie się przez to:

a) jednoosobową spółkę Skarbu Państwa,

b) spółkę, w której wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa, z wyjątkiem akcji (udziałów) nieodpłatnie udostępnionych pracownikom na zasadach określonych w odrębnych przepisach.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Użyte w przepisach ustawy określenia „droga publiczna”, „droga powiatowa”, „droga gminna”, „droga wojewódzka”, „droga krajowa”, „droga o znaczeniu obronnym”, „droga wewnętrzna”, „budowa”, „przebudowa”, „remont”, „skrzyżowanie” i „pas drogowy” odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, 1595 oraz z 2022 r. poz. 32, 655 i 1261).”;

3) w art. 3:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W Banku Gospodarstwa Krajowego prowadzony jest Fundusz.”;

b) uchyla się ust. 2;

4) w art. 4:

a) w ust. 1 po pkt 2b dodaje się pkt 2c–2d w brzmieniu:

„2c) budowie, przebudowie lub remoncie dojazdów do terminali intermodalnych lub budowie, przebudowie lub remoncie dojazdów do stref, zwane dalej „zadaniami dojazdowymi”;

2d) budowie, przebudowie, remoncie dróg wojewódzkich lub poprawie 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 dojazdami do tych peronów na drogach wojewódzkich, zwane dalej „zadaniami wojewódzkimi”;

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. W ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych mogą być w szczególności dofinansowane zadania mające na celu wyłącznie poprawę 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.”,

c) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. W ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych mogą być w szczególności dofinansowane zadania polegające wyłącznie na remoncie dróg powiatowych lub gminnych.”,

d) w ust. 4 wyrazy „ust. 1 pkt 1–2b” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 1–2b i 2c w zakresie zadań dojazdowych do stref, oraz 2d”,

e) w ust. 7 wyrazy „ust. 1 pkt 1–2a i 3” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 1–2a i 2c w zakresie zadań dojazdowych do stref, oraz 2d i 3”;

5) w art. 5:

a) w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu;”,

b) dodaje się ust. 9 i 10 w brzmieniu:

„9. Od obowiązku dokonywania wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 5, są zwolnione:

1) spółki 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.²⁾);

2) spółki działające na podstawie ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji (Dz. U. z 2020 r. poz. 805, z 2021 r. poz. 1676 oraz z 2022 r. poz. 857);

3) spółki będące podmiotami leczniczymi w rozumieniu ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2022 r. poz. 633, 655, 974 i 1079).

10. Bank Gospodarstwa Krajowego nie może zaciągać kredytów i pożyczek oraz emitować obligacji na rzecz Funduszu.”;

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 868, 1093, 1505, 1642, 1873, 2269, 2271, 2376 i 2490 oraz z 2022 r. poz. 1, 200, 202 i 631.

6) w art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw budżetu, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazuje Funduszowi skarbowe papiery wartościowe na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–2d.”;

7) w art. 7 w ust. 1:

a) po pkt 2b dodaje się pkt 2c i 2d w brzmieniu:

„2c) dofinansowanie zadań dojazdowych;

2d) dofinansowanie zadań wojewódzkich;”;

b) w pkt 4 wyrazy „w art. 13 ust. 2” zastępuje się wyrazami „w art. 9b”;

8) po art. 7 dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Art. 7a. 1. Okresowo wolne środki Funduszu, z zastrzeżeniem ust. 2, Bank może lokować:

1) w innych bankach;

2) w papiery wartościowe emitowane lub gwarantowane przez Skarb Państwa;

3) w papiery wartościowe emitowane przez Narodowy Bank Polski.

2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 25% okresowo wolnych środków Funduszu.”;

9) w art. 9:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem sporządza roczny plan finansowy Funduszu.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Plan finansowy Funduszu określa w szczególności przeznaczenie środków Funduszu zgodnie z art. 7.”;

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2f w brzmieniu:

„2a. Minister właściwy do spraw transportu, nie później niż do dnia 1 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia w zakresie finansowym ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych.

2b. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 2a, następuje do dnia 30 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

2c. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje uzgodniony plan finansowy Funduszu do Banku w terminie 3 dni roboczych.

2d. Bank wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu.

2e. Plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu.

2f. Bank:

- 1) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, które stanowią załączniki do sprawozdania finansowego tego banku;
- 2) składa ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale informację o realizacji planu finansowego Funduszu.”,

d) uchyla się ust. 3,

e) w ust. 4 wyrazy „wpłat, przychodów i zysków, o których mowa w art. 5 pkt 1, 4 i 5” zastępuje się wyrazami „wpłat, przychodów i zysków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, 4 i 5”,

f) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu może dokonywać przesunięć przewidzianych w planie finansowym Funduszu kwot pomiędzy poszczególnymi pozycjami wydatków w ramach łącznej kwoty wydatków określonej w planie finansowym.”;

10) po art. 9 dodaje się art. 9a–9c w brzmieniu:

„Art. 9a. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem porozumienie określające:

- 1) tryb opracowania planu finansowego Funduszu;
- 2) szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu;
- 3) sposób i terminy dokonywania przez Bank lokat, o których mowa w art. 7a;
- 4) terminy i sposób przekazywania przez Bank informacji o realizacji planu finansowego Funduszu;
- 5) sposób rozporządzania skarbowymi papierami wartościowymi, o których mowa w art. 6 ust. 1.

Art. 9b. 1. Bank pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu obsługi Funduszu.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.

Art. 9c. 1. Kwoty środków finansowych wynikające z zawartych umów, o których mowa w:

- 1) art. 28 ust. 1;
- 2) art. 36 ust. 1;
- 3) art. 36e ust. 1;
- 4) art. 36j ust. 1;
- 5) art. 36n ust. 1;
- 6) art. 36t ust. 1;
- 7) art. 39 ust. 4

– nie są ujmowane w księgach rachunkowych ministra właściwego do spraw transportu oraz wojewodów.

2. Minister właściwy do spraw transportu oraz wojewodowie prowadzą dla umów, o których mowa w ust. 1, ewidencję tych umów.”;

11) w art. 10:

- a) uchyla się ust. 1 i 2,
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wojewoda zawiera z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Bankiem porozumienie określające warunki dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych w danym województwie.”,

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Porozumienie, o którym mowa w ust. 3, określa w szczególności:

- 1) sposób i termin wnioskowania do Banku o środki Funduszu;
- 2) sposób i terminy przekazywania środków Funduszu;
- 3) sposób zwrotu niewykorzystanych przez jednostki samorządu terytorialnego środków Funduszu.”,

- d) uchyla się ust. 5;

12) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. Bank, na wniosek wojewody, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania powiatowe i zadania gminne.

2. Bank, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących:

- 1) zadania mostowe;
- 2) zadania obwodnicowe;
- 3) zadania miejskie;
- 4) zadania dojazdowe;
- 5) zadania wojewódzkie;
- 6) zadania obronne.

3. Wojewoda albo minister właściwy do spraw transportu wnioskuje o wypłaty środków, o których mowa w ust. 1 i 2, dla:

- 1) zadań powiatowych i gminnych w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 28 ust. 1;
 - 2) zadań mostowych w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 36 ust. 1;
 - 3) zadań obwodnicowych w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 36e ust. 1;
 - 4) zadań miejskich w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 36j ust. 1;
 - 5) zadań dojazdowych w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 36n ust. 1;
 - 6) zadań wojewódzkich w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 36t ust. 1;
 - 7) zadań obronnych w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 39 ust. 4.”;
- 13) uchyla się art. 12;
 - 14) uchyla się art. 13;
 - 15) w art. 14:
 - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wysokość dofinansowania ustala się, biorąc pod uwagę wskaźnik dochodów podatkowych jednostki samorządu terytorialnego danego rodzaju, o którym mowa w art. 20 ust. 4 i art. 22 ust. 4 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 1672, 1901 i 1927 oraz z 2022 r. poz. 646, 655 i 1116), pomnożony przez liczbę mieszkańców tej

jednostki, pomniejszony o wpłaty danej jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa odpowiednio w art. 29 i art. 30 tej ustawy, i powiększony o przysługujące danej jednostce samorządu terytorialnego część wyrównawczą i część równoważącą subwencji ogólnej, podzielony przez liczbę mieszkańców tej jednostki, w stosunku do sumy wskaźników dochodów podatkowych jednostek samorządu terytorialnego danego rodzaju pomnożonych przez liczbę mieszkańców tych jednostek w skali kraju, pomniejszonych o sumę wpłat jednostek samorządu terytorialnego danego rodzaju, o których mowa w art. 29 i art. 30 tej ustawy, i powiększonych o sumę przysługujących im części wyrównawczych i równoważących subwencji ogólnej, podzielonych przez liczbę mieszkańców jednostek samorządu terytorialnego danego rodzaju.”,

b) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) część wyrównawcza i część równoważąca subwencji ogólnej oraz wpłaty do budżetu państwa ustalone na rok bazowy;”;

16) w art. 16a:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kwotę dochodów podatkowych podregionu, o których mowa w ust. 4, oblicza się jako sumę wskaźników dochodów podatkowych gmin, o których mowa w art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, pomnożonych przez liczbę mieszkańców tych gmin oraz wskaźników dochodów podatkowych powiatów, o których mowa w art. 22 ust. 4 tej ustawy, pomnożonych przez liczbę mieszkańców tych powiatów.”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Średni dochód gmin i powiatów na mieszkańca kraju oblicza się, dzieląc kwotę dochodów podatkowych wszystkich podregionów, o której mowa w ust. 5, przez liczbę ludności wszystkich gmin w kraju.”,

c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Podstawę wyliczenia średnich dochodów gmin i powiatów, o których mowa w ust. 2, stanowi liczba mieszkańców zamieszkałych na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok bazowy, ustalona przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego do dnia 31 maja roku bazowego.”;

17) po art. 16b dodaje się art. 16c–16d w brzmieniu:

„Art. 16c. 1. Jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania dojazdowego:

- 1) do terminala intermodalnego w wysokości 95% kosztów realizacji tego zadania;
- 2) do strefy w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania.

2. Do ustalenia wysokości dofinansowania, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się przepisy art. 14 ust. 2 i 3.

3. Wysokość dofinansowania udzielonego nie może przekroczyć:

- 1) na zadanie dojazdowe do terminala intermodalnego – 300 mln zł;
- 2) na zadanie dojazdowe do strefy – 50 mln zł.

Art. 16d. 1. Jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania wojewódzkiego w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania.

2. Do ustalenia wysokości dofinansowania, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy art. 16a ust. 2–9.”;

18) uchyla się art. 17;

19) w art. 20 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, wojewoda dokonuje podziału tych środków między zadania powiatowe i zadania gminne, uwzględniając liczbę powiatów i gmin w województwie oraz funkcje transportowe wykonywane przez drogi powiatowe i gminne.”;

20) w art. 21:

a) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Wojewoda w ramach środków, o których mowa w art. 20 ust. 1, może ogłosić i przeprowadzić nabór ograniczony wyłącznie do zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1b.”;

b) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Ogłoszenie o naborze może ponadto przewidywać wymogi formalne, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru wniosków o dofinansowanie, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie.”;

21) w art. 23:

a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku naboru, o którym mowa w art. 21 ust. 4, ogłaszanego po dniu 15 października danego roku wnioski o dofinansowanie, o których mowa w ust. 1, składa się w terminie 14 dni od dnia udostępnienia ogłoszenia o naborze.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku gdy wniosek o dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1:

1) nie spełnia wymogów formalnych, o których mowa w ust. 2, lub określonych w ogłoszeniu o naborze, zgodnie z art. 21 ust. 7 pkt 2, lub

2) zawiera oczywiste omyłki

– komisja wzywa wnioskodawcę do jego uzupełnienia lub poprawienia w nim oczywistych omyłek, w terminie 10 dni, a w przypadku naboru, o którym mowa w art. 21 ust. 4, ogłaszanego po dniu 15 października danego roku – w terminie 5 dni od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia.”;

22) w art. 24:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu;”,

b) w ust. 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu;”,

c) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. W przypadku naboru, o którym mowa w art. 21 ust. 1b, dokonując oceny, o której mowa w ust. 1, komisja bierze pod uwagę wyłącznie:

1) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu;

2) zapewnienie spójności sieci dróg publicznych;

3) poprawę dostępności transportowej jednostek administracyjnych;

4) poprawę dostępności terenów inwestycyjnych;

5) poprawę dostępności terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązаныmi 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.”,

- d) uchyla się ust. 2,
- e) w ust. 9 wyrazy „o której mowa w ust. 5” zastępuje się wyrazami „o której mowa w art. 26 ust. 3 pkt 1”;

23) w art. 25:

- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a brzmieniu:

„1a. W przypadku naboru, o którym mowa w art. 21 ust. 4, ogłaszanego po dniu 15 października danego roku, wojewoda przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w art. 24 ust. 5, w terminie 45 dni od dnia ogłoszenia naboru.”,

- b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ich zgodności z wysokością środków przeznaczonych w planie finansowym Funduszu na dany rok na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, z uwzględnieniem podziału środków na poszczególne województwa dokonanego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 8;”;

24) w art. 26:

- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Ustanawia się rezerwę w wysokości 5% sumy kwot, o których mowa w art. 20 ust. 1.”,

- b) w ust. 2 wyrazy „o której mowa w art. 9 ust. 3” zastępuje się wyrazami „o której mowa w ust. 1a”,

- c) w ust. 3 w pkt 2:

- w lit. a skreśla się wyrazy „załączonym do ustawy budżetowej”,
- w lit. b wyrazy „o której mowa w art. 9 ust. 3” zastępuje się wyrazami „o której mowa w ust. 1a”,

- d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Zadanie powiatowe oraz zadanie gminne może zostać umieszczone tylko na jednej liście zadań powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1, albo zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1a, albo zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1b.”,

- e) w ust. 6:

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

- „3) wygaśnięcia umowy na podstawie art. 28 ust. 7 albo 8;”,
- dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:
- „4) gdy umowa na zadanie wieloletnie nie została zawarta w terminie określonym w art. 28 ust. 3b;
- 5) gdy umowa o dofinansowanie nie została zawarta w wyniku niespełnienia przez wnioskodawcę wymogów formalnych, o których mowa w art. 21 ust. 8.”;
- 25) w art. 28:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a:
- „1a. Jeżeli w ogłoszeniu o naborze zostały zawarte wymogi formalne, o których mowa w art. 21 ust. 8, zawarcie umowy o udzielenie dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego uzależnione jest od ich spełnienia.”,
- b) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:
- „3b. Umowa na dofinansowanie zadania wieloletniego jest zawierana w terminie do końca roku kalendarzowego następującego po roku, w którym przeprowadzono nabór.”,
- c) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) robót budowlanych w celu realizacji zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie, o którym mowa w art. 23 ust. 1 – w przypadku gdy roboty te nie są objęte postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego;”;
- 26) w art. 29:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Właściwy wojewoda zatwierdza rozliczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, albo odmawia zatwierdzenia tego rozliczenia w terminie 30 dni od dnia jego przekazania, o czym informuje pisemnie wnioskodawcę.”,
- b) w ust. 4 wyrazy „dnia 31 marca” zastępuje się wyrazami „dnia 30 kwietnia”;
- 27) w art. 34:
- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Na podstawie listy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu udziela dofinansowania na zadanie mostowe ze środków Funduszu do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań mostowych ustalonej w planie finansowym Funduszu.”,
- b) uchyla się ust. 4;

28) w art. 36:

- a) w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„Minister właściwy do spraw transportu zawiera umowy z wnioskodawcą o udzielenie dofinansowania zadania mostowego.”,
- b) w ust. 2 po wyrazie „odpowiednio” dodaje się wyrazy „przy czym ilekroć w tych przepisach jest mowa o wojewodzie, rozumie się przez to ministra właściwego do spraw transportu.”,
- c) uchyla się ust. 3,
- d) w ust. 4 wyrazy „dnia 31 marca” zastępuje się wyrazami „dnia 30 kwietnia”;

29) w art. 36a:

- a) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:
„3b. Do informacji o naborze przepisy art. 21 ust. 8 stosuje się odpowiednio.”,
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Minister właściwy do spraw transportu w informacji o naborze może wskazać:
 - 1) maksymalną liczbę wniosków, które może złożyć jeden zarządca drogi lub,
 - 2) maksymalną liczbę zadań obwodnicowych, które mogą uzyskać dofinansowanie z jednego województwa – w ramach tego naboru.”,
- c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Ustanawia się rezerwę w wysokości 5% kwoty, o której mowa w ust. 3 pkt 1.”;

30) w art. 36c:

- a) w ust. 2:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) dokonać zmian na listach, o których mowa w art. 36b ust. 4;”,
 - uchyla się pkt 2,
- b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) wysokość dofinansowania zadań obwodnicowych, uwzględniając podział rezerwy, o której mowa w art. 36a ust. 5, dokonany zgodnie z ust. 3.”,
- c) w ust. 7 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) gdy umowa o dofinansowanie nie została zawarta w wyniku niespełnienia przez wnioskodawcę wymogów formalnych zawartych w ogłoszeniu o naborze, które

powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru wniosków o dofinansowanie, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, na podstawie art. 36a ust. 3a.”;

31) w art. 36e:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do umowy, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 28 ust. 1a i 2–3 oraz 4–6 stosuje się odpowiednio.”,

b) w ust. 4 wyrazy „dnia 31 marca” zastępuje się wyrazami „dnia 30 kwietnia”;

32) w art. 36f:

a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Do informacji o naborze przepisy art. 21 ust. 8 stosuje się odpowiednio.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Ustanawia się rezerwę w wysokości 5% kwoty, o której mowa w ust. 3 pkt 1.”;

33) w art. 36h:

a) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dokonać zmian na listach, o których mowa w art. 36g ust. 4;”,

– uchyla się pkt 2,

b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wysokość dofinansowania zadań miejskich, uwzględniając podział rezerwy, o której mowa w art. 36f ust. 5, dokonany zgodnie z ust. 3”,

c) w ust. 7 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) gdy umowa o dofinansowanie nie została zawarta w wyniku niespełnienia przez wnioskodawcę wymogów formalnych zawartych w ogłoszeniu o naborze, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru wniosków o dofinansowanie, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, na podstawie art. 36f ust. 3a.”;

34) w art. 36j:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do umowy, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 28 ust. 1a, 2, 3 i 4–8 stosuje się odpowiednio.”,

b) w ust. 4 wyrazy „dnia 31 marca” zastępuje się wyrazami „dnia 30 kwietnia”;

35) po art. 36j dodaje się art. 36k–36t w brzmieniu:

„Art. 36k. 1. Nabór wniosków o dofinansowanie zadań dojazdowych przeprowadza minister właściwy do spraw transportu.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o naborze, o którym mowa w ust. 1, za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej obsługującego go urzędu.

3. W informacji o naborze wskazuje się w szczególności:

- 1) rodzaj zadania, na jakie ma być udzielone dofinansowanie;
- 2) wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań dojazdowych ustaloną przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) termin, miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie zadań dojazdowych;
- 4) wymogi formalne, które powinien spełniać wniosek o dofinansowanie zadania dojazdowego, oraz jego wzór.

4. Do informacji o naborze przepisy art. 21 ust. 8 stosuje się odpowiednio.

5. Minister właściwy do spraw transportu w informacji o naborze może wskazać maksymalną liczbę zadań dojazdowych do terminala intermodalnego albo strefy, które mogą uzyskać dofinansowanie.

6. Wnioski o dofinansowanie, o których mowa w ust. 1, składają właściwi zarządcy dróg w terminie 60 dni od dnia udostępnienia informacji o naborze w sposób określony w ust. 2. Wnioski złożone po tym terminie pozostawia się bez rozpatrzenia.

7. 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.

8. Do wniosków o dofinansowanie, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 33 ust. 4–6 stosuje się odpowiednio.

Art. 36l. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36k ust. 1, biorąc pod uwagę 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.

2. Do oceny, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 24 ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.

3. Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu ustala i zatwierdza listę zadań dojazdowych do dofinansowania ze środków Funduszu.

4. Lista, o której mowa w ust. 3, składa się z:

- 1) listy, na której umieszcza się zadania dojazdowe do dofinansowania do wysokości środków, o których mowa w art. 36k ust. 3 pkt 2;
- 2) listy, na której umieszcza się zadania dojazdowe do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków, o których mowa w art. 36k ust. 3 pkt 2.

5. Sporządzając listę, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu ustala wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań dojazdowych zgodnie z art. 16c.

6. Na podstawie listy, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu udziela dofinansowania na zadanie dojazdowe ze środków Funduszu do wysokości środków, o których mowa w art. 36k ust. 3 pkt 2.

7. Lista, o której mowa w ust. 3, może ulec zmianie wyłącznie w przypadku:

- 1) rezygnacji wnioskodawcy z udzielonego dofinansowania;
- 2) zmniejszenia wysokości dofinansowania w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie, o którym mowa w art. 36k ust. 1;
- 3) gdy umowa o dofinansowanie nie została zawarta w wyniku niespełnienia przez wnioskodawcę wymogów formalnych zawartych w ogłoszeniu o naborze, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru wniosków o dofinansowanie, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, na podstawie art. 36k ust. 4.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, zadanie o najwyższym priorytecie do dofinansowania umieszczone na liście, o której mowa w ust. 4 pkt 2, jest przenoszone na listę, o której mowa w ust. 4 pkt 1, do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań dojazdowych.

Art. 36m. Do procedury udzielania dofinansowania zadań dojazdowych ze środków Funduszu, w tym do:

- 1) składania wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36k ust. 1;
- 2) sporządzania listy, o której mowa w art. 36l ust. 3;
- 3) wprowadzania zmian na liście, o której mowa w art. 36l ust. 3

– nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Art. 36n. 1. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z właściwą jednostką samorządu terytorialnego umowę o udzielenie dofinansowania zadania dojazdowego przeznaczonego do dofinansowania ze środków Funduszu zgodnie z art. 36l ust. 6.

2. Do umowy, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 28 ust. 1a, 2, 3 i 4–6 stosuje się odpowiednio.

3. Do dofinansowania udzielonego na zadanie dojazdowe przepisy art. 29 ust. 1 i 2, art. 30 i art. 31 ust. 1–10, 12 i 13 stosuje się odpowiednio, przy czym ilekroć w tych przepisach jest mowa o wojewodzie, rozumie się przez to ministra właściwego do spraw transportu.

4. W terminie do dnia 30 kwietnia danego roku minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów zbiorcze sprawozdanie z realizacji zadań dojazdowych, na które zostało udzielone dofinansowanie, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

Art. 36o. 1. Nabór wniosków o dofinansowanie zadań wojewódzkich przeprowadza minister właściwy do spraw transportu.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o naborze, o którym mowa w ust. 1, za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej obsługującego go urzędu.

3. W informacji o naborze wskazuje się w szczególności:

- 1) rodzaj zadania wojewódzkiego, na jakie ma być udzielone dofinansowanie;
- 2) wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań wojewódzkich ustaloną przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) maksymalną wysokość dofinansowania na zadanie wojewódzkie;
- 4) termin, miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie zadań wojewódzkich;
- 5) wymogi formalne, które powinien spełniać wniosek o dofinansowanie zadania wojewódzkiego, oraz jego wzór;

6) szczegółowy sposób ustalania natężenia ruchu drogowego, o którym mowa w art. 36p ust. 1 pkt 2, na potrzeby oceny wniosków o dofinansowanie zadań wojewódzkich.

4. Do informacji o naborze przepisy art. 21 ust. 8 stosuje się odpowiednio.

5. Minister właściwy do spraw transportu w informacji o naborze może wskazać:

- 1) maksymalną liczbę wniosków, które może złożyć jeden zarządca drogi lub
- 2) maksymalną liczbę zadań wojewódzkich, które mogą uzyskać dofinansowanie z jednego województwa

– w ramach tego naboru.

6. Ustanawia się rezerwę w wysokości 5% kwoty, o której mowa w ust. 3 pkt 2.

7. Wniosek o dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, składa właściwy zarządca drogi wojewódzkiej w terminie 30 dni od dnia udostępnienia informacji o naborze w sposób określony w ust. 2. Wnioski złożone po tym terminie pozostawia się bez rozpatrzenia.

8. Do wniosków o dofinansowanie, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 33 ust. 4–6 stosuje się odpowiednio.

Art. 36p. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36o ust. 1, biorąc pod uwagę:

- 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.

2. Do oceny, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 24 ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.

3. Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu ustala listę zadań wojewódzkich rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu.

4. Lista, o której mowa w ust. 3, składa się z:

- 1) listy, na której umieszcza się zadania wojewódzkie rekomendowane do dofinansowania do wysokości środków, o których mowa w art. 36o ust. 3 pkt 2;

2) listy, na której umieszcza się zadania wojewódzkie rekomendowane do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków, o których mowa w art. 36o ust. 3 pkt 2.

5. Sporządzając listę, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu ustala wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań wojewódzkich zgodnie z art. 16d.

6. W przypadku zadania wojewódzkiego przebiegającego przez więcej niż jeden podregion, o którym mowa w art. 16a ust. 2, do ustalenia wysokości dofinansowania przyjmuje się dane z podregionu, na terenie którego przebiega dłuższy odcinek zadania wojewódzkiego.

Art. 36r. 1. W terminie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia naboru minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia listę, o której mowa w art. 36p ust. 3.

2. Po otrzymaniu od ministra właściwego do spraw transportu listy, o której mowa w art. 36p ust. 3, Prezes Rady Ministrów może:

- 1) dokonać zmian na listach, o których mowa w art. 36p ust. 4;
- 2) wskazać do dofinansowania zadanie wojewódzkie nieumieszczone na liście, o której mowa w art. 36p ust. 3

– mając na względzie poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów o niższej zamożności, wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej kraju lub zgodność z programami realizowanymi przez Radę Ministrów.

3. W przypadku wprowadzenia zmian na liście zadań wojewódzkich rekomendowanych do dofinansowania, o których mowa w ust. 2, Prezes Rady Ministrów dokonuje podziału rezerwy, o której mowa w art. 36o ust. 6.

4. Prezes Rady Ministrów zatwierdza ostateczną:

- 1) listę zadań wojewódzkich przeznaczonych do dofinansowania, z uwzględnieniem zmian dokonanych zgodnie z ust. 2, w podziale na listy, o których mowa w art. 36p ust. 4;
- 2) wysokość dofinansowania zadań wojewódzkich, uwzględniając podział rezerwy, o której mowa w art. 36o ust. 6, dokonany zgodnie z ust. 3.

5. Wnioskodawcy otrzymują dofinansowanie zadań wojewódzkich na podstawie ostatecznej listy, o której mowa w ust. 4 pkt 1, do ostatecznej wysokości dofinansowania, o której mowa w ust. 4 pkt 2.

6. Na podstawie ostatecznej listy, o której mowa w ust. 4 pkt 1, minister właściwy do spraw transportu udziela dofinansowania na zadanie wojewódzkie ze środków Funduszu do wysokości środków, o których mowa w ust. 4 pkt 2.

7. Ostateczna lista, o której mowa w ust. 4 pkt 1, może ulec zmianie wyłącznie w przypadku:

- 1) rezygnacji wnioskodawcy z udzielonego dofinansowania;
- 2) zmniejszenia wysokości dofinansowania w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie, o którym mowa w art. 36o ust. 1;
- 3) gdy umowa o dofinansowanie nie została zawarta w wyniku niespełnienia przez wnioskodawcę wymogów formalnych zawartych w ogłoszeniu o naborze, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru wniosków o dofinansowanie, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, na podstawie art. 36o ust. 4.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, zadanie o najwyższym priorytecie do dofinansowania umieszczone na liście, o której mowa w art. 36p ust. 4 pkt 2, jest przenoszone na listę, o której mowa w art. 36p ust. 4 pkt 1, do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań wojewódzkich.

9. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie przekazuje Prezesowi Rady Ministrów informację o zmianie, o której mowa w ust. 7.

10. Lista zadań wojewódzkich przeznaczonych do dofinansowania zmieniona zgodnie z ust. 7 nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów.

Art. 36s. Do procedury udzielania dofinansowania zadań wojewódzkich ze środków Funduszu, w tym do:

- 1) składania wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36o ust. 1,
- 2) sporządzania listy, o której mowa w art. 36p ust. 4,
- 3) wprowadzania zmian na liście, o której mowa w art. 36p ust. 4, zgodnie z art. 36r ust. 2,
- 4) dokonywania zatwierdzenia, o którym mowa w art. 36r ust. 4

– nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Art. 36t. 1. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z właściwą jednostką samorządu terytorialnego umowę o udzielenie dofinansowania zadania wojewódzkiego przeznaczonego do dofinansowania ze środków Funduszu zgodnie z art. 36r ust. 6.

2. Do umowy, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 28 ust. 1a, 2–3 i 4–6 stosuje się odpowiednio.

3. Do dofinansowania udzielonego na zadanie wojewódzkie przepisy art. 29 ust. 1 i 2, art. 30 i art. 31 ust. 1–10, 12 i 13 stosuje się odpowiednio, przy czym ilekroć w tych przepisach jest mowa o wojewodzie, rozumie się przez to ministra właściwego do spraw transportu.

4. W terminie do dnia 30 kwietnia danego roku minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów zbiorcze sprawozdanie z realizacji zadań wojewódzkich, na które zostało udzielone dofinansowanie, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.”;

36) w art. 37 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw transportu ustala wzór listy, o której mowa w art. 24 ust. 5, oraz wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 29 ust. 3, do których stosowania zobowiązani są wojewodowie.”;

37) w art. 38:

a) w ust. 1 wyrazy „o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–2b” zastępuje się wyrazami „o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–2d”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Do informowania użytkowników dróg, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio art. 35a i art. 35d ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, przy czym na tablicy informacyjnej nie umieszcza się wyrazów „budżet państwa” oraz „państwowy fundusz celowy”.”;

c) uchyla się ust. 2–5;

d) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Zarządcy dróg, którzy zawarli umowę o dofinansowanie na zadania gminne, powiatowe, obwodnicowe lub wojewódzkie o wartości powyżej 1 mln zł, są obowiązani do prowadzenia działań informacyjnych o realizacji zadania przy udziale dofinansowania ze środków z Funduszu, innych niż wymienione w ust. 1 i 1a, wskazując kwotę dofinansowania i nazwę Funduszu. Działania te mogą być finansowane ze środków Funduszu w kwocie od 1000 do 5000 zł.”;

38) po art. 38 dodaje się art. 38a w brzmieniu:

„Art. 38a. 1. Spółki publicznej radiofonii i telewizji działające na podstawie ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji informują o działalności Funduszu na poziomie ogólnokrajowym oraz regionalnym.

2. Na działania, o których mowa w ust. 1, spółki publicznej radiofonii i telewizji przeznaczają środki w wysokości nie niższej niż:

- 1) 1 mln zł w ramach programów ogólnokrajowych;
- 2) 50 tys. zł w ramach regionalnych programów radiowych.”;

39) w art. 39 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do umowy, o której mowa w ust. 4, przepisy art. 28 ust. 2, 3 i 4–6 stosuje się odpowiednio.”;

40) w art. 49:

- a) w ust. 1 wyrazy „do dnia 31 grudnia 2028 r.” zastępuje się wyrazami „do dnia 31 grudnia 2030 r.”,
- b) w ust. 2 wyrazy „poza rok 2028” zastępuje się wyrazami „poza rok 2030”;

41) w art. 50:

- a) w ust. 1 wyrazy „do dnia 31 grudnia 2028 r.” zastępuje się wyrazami „do dnia 31 grudnia 2030 r.” oraz wyrazy „do dnia 31 stycznia 2029 r.” zastępuje się wyrazami „do dnia 31 stycznia 2031 r.”,
- b) w ust. 2 wyrazy „po dniu 31 stycznia 2029 r.” zastępuje się wyrazami „po dniu 31 stycznia 2031 r.”;

42) w art. 51 w ust. 1 w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11–13 w brzmieniu:

„11) 2028 – 1,750 mld zł;

12) 2029 – 1,6 mld zł;

13) 2030 – 1,6 mld zł.”;

43) uchyla się art. 51a;

44) w art. 54 ust. 2 wyrazy „1 stycznia 2029 r.” zastępuje się wyrazami „1 stycznia 2031 r.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008, 2052, 2269 i 2328) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 86a skreśla się wyrazy „chodniku lub”;
- 2) w art. 86b w § 1 w ust. 1 w pkt 5 wyraz „chodniku” zastępuje się wyrazami „drodze dla pieszych”.

Art. 3. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, 1595 oraz z 2022 r. poz. 32 i 655) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2

- a) uchyla się ust. 2,
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Drogi publiczne ze względów funkcjonalno-technicznych dzielą się na drogi zamiejskie i ulice oraz klasy, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88).”;

2) w art. 4:

- a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) pas drogowy – wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga;

2) droga – budowlę składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie drogowym i przeznaczoną do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;”;

- b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:

„2a) urządzenie drogi – obiekt lub urządzenie, w tym obiekt lub urządzenie budowlane, związane funkcjonalnie z drogą lub ruchem drogowym, w tym kanał technologiczny;

2b) urządzenie obce – obiekt lub urządzenie, w tym obiekt lub urządzenie budowlane, w szczególności wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, ciepłne, telekomunikacyjne lub elektroenergetyczne, niezwiązane funkcjonalnie z drogą lub ruchem drogowym, z wyjątkiem kanału technologicznego;”;

- c) uchyla się pkt 3 i 4,

- d) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów, składającą się z pasa albo pasów ruchu, z wyjątkiem torowiska wydzielonego z jezdni;”;

- e) uchyla się pkt 6 i 7,

- f) pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:
 - „8) zjazd – część drogi publicznej łącząca jezdnię z nieruchomością gruntową usytuowaną poza pasem drogowym, stanowiącą bezpośrednio miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
 - 9) skrzyżowanie – część drogi publicznej będącą połączeniem dróg publicznych albo jezdni jednej drogi publicznej w jednym poziomie;”
- g) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
 - „9a) węzeł – część drogi publicznej będącą połączeniem dróg publicznych na różnych poziomach;”
- h) uchyla się pkt 11a,
- i) pkt 12 i 13 otrzymują brzmienie:
 - „12) drogowy obiekt inżynierski – most, wiadukt, tunel, przepust i konstrukcję oporową, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
 - 13) obiekt mostowy – most i wiadukt, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;”
- j) uchyla się pkt 14, 15 i 16,
- k) pkt 24 otrzymuje brzmienie:
 - „24) dostępność drogi – cechę charakteryzującą gęstość połączeń danej drogi z innymi drogami przez skrzyżowania lub węzły oraz zakres dostępu do drogi przez zjazdy;”
- 3) w art. 5 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) drogi dojazdowe 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);”
- 4) w art. 8:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. Drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi, są drogami wewnętrznymi.”
 - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1¹ w brzmieniu:

„1¹. Droga wewnętrzna przeznaczona wyłącznie do ruchu:

- 1) osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego albo
 - 2) pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego
- jest drogą rowerową.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie znaków drogowych, sygnałów drogowych lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej.”;

5) w art. 10 po ust. 5a dodaje się ust. 5a¹ w brzmieniu:

„5a¹. W przypadku, o którym mowa w ust. 5a, sejmik województwa nie może pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinka drogi krajowej, o którym mowa w ust. 5, zastąpionego autostradą lub drogą ekspresową.”;

6) w art. 17 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wzorce i standardy, o których mowa w ust. 3, stanowią jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane i są stosowane dobrowolnie.”;

7) w art. 18 w ust. 2 w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) opracowywanie, w uzgodnieniu z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych, określających zasady i organizację prowadzenia działań ratowniczych przez podmioty krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.”;

8) w art. 20 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) utrzymanie części drogi, urządzeń drogi, budowli ziemnych, drogowych obiektów inżynierskich, znaków drogowych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f pkt 2;”;

9) w art. 20aa w ust. 1 wyraz „rowerzystów” zastępuje się wyrazem „rowerów”;

10) po art. 20aa dodaje się art. 20ab w brzmieniu:

„Art. 20ab. 1. W ramach budowy drogi krajowej Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na zasadach określonych 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), może, w porozumieniu z właściwym miejscowo wojewodą, budować drogę do obsługi drogowego przejścia granicznego.

2. Budowa drogi do obsługi drogowego przejścia granicznego, o której mowa w ust. 1, jest finansowana przez właściwego miejscowo wojewodę.

3. Po wybudowaniu drogi do obsługi drogowego przejścia granicznego, o której mowa w ust. 1, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje ją do użytkowania i utrzymywania wojewodzie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 295).”;

11) w art. 24j:

a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) lokalizację i rodzaj skrzyżowań lub węzłów;”;

b) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) oświetlenie drogi i skrzyżowań lub węzłów;”;

12) tytuł rozdziału 3 otrzymuje brzmienie:

„Krzyżowanie się dróg z innymi drogami komunikacji lądowej i powietrznej oraz liniowymi urządzeniami obcymi”;

13) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25. 1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowania lub węzła dróg różnej kategorii wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii.

2. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania lub węzła, o których mowa w ust. 1, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania lub węzła.

3. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowania lub węzła autostrady lub drogi ekspresowej z innymi drogami publicznymi wraz z drogowymi

obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, należy do zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej.

4. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania lub węzła, o których mowa w ust. 3, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania lub węzła.

5. Budowa, przebudowa, remont, ochrona i utrzymanie, z zastrzeżeniem ust. 7, wiaduktu w ciągu drogi publicznej nad inną drogą publiczną należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii.

6. Koszt budowy lub przebudowy wiaduktu, o którym mowa w ust. 5, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego wiaduktu.

7. Odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej na wiadukcie, o którym mowa w ust. 5, należy do zarządcy drogi, w ciągu której usytuowany jest ten wiadukt.

8. Koszty odśnieżania i zwalczania śliskości zimowej na wiadukcie, o którym mowa w ust. 5, ponosi zarządca drogi, w ciągu której usytuowany jest ten wiadukt.”;

14) w art. 28 w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe nad drogami, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza części drogi przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów oraz pas dzielący;

3) budowa wiaduktu lub tunelu w miejscu krzyżowania się drogi publicznej z torami kolejowymi w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia liczby torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów.”;

15) w art. 28a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego, stanowiącego część drogi szynowej przeznaczonej wyłącznie do ruchu tramwajów albo ruchu tramwajów i innych pojazdów, usytuowanego w pasie drogowym należy do zarządcy tego torowiska.”;

16) w art. 29 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Ze względu na warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane lub zasady wiedzy technicznej w

rozumieniu art. 5 ust. 1 tej ustawy zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia na lokalizację zjazdu lub jego przebudowę albo wydać zezwolenie na lokalizację zjazdu na czas określony.”;

17) w art. 32 ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Jeżeli budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej krzyżowania się z inną drogą transportu lądowego, z wyjątkiem skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn, o którym mowa w art. 28 ust. 1, wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub liniowym urządzeniem obcym powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi, z zastrzeżeniem ust. 2–4.

2. Koszty przyłączy do urządzeń obcych w granicach pasa drogowego, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa w całości zarządca drogi, a poza tymi granicami właściciel lub użytkownik urządzeń.

3. Koszty przełożenia urządzeń obcych w pasie drogowym, wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzenia obcego, w wysokości odpowiadającej wartości tych urządzeń i przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa zarządca drogi.”;

18) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. Wykonanie krzyżowań nowo budowanych lub przebudowywanych obiektów, o których mowa w art. 32 ust. 1, oraz linii kolejowych, powodujące naruszenie stanu istniejącej drogi lub konieczność dokonania zmian części drogi, należy do inwestora zlecającego budowę lub przebudowę tych obiektów.”;

19) uchyla się art. 34;

20) po art. 34 dodaje się art. 34a w brzmieniu:

„Art. 34a. Rozmiar pasa drogowego wynika z rozmiaru terenu niezbędnego do usytuowania drogi uwzględniającego konieczność zapewnienia widoczności lub stanowiącego rezerwę w celu zmiany jej parametrów użytkowych lub technicznych.”;

21) w art. 38 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Istniejące w pasie drogowym urządzenia obce, które nie powodują zagrożenia i utrudnień ruchu drogowego oraz nie zakłócają wykonywania zadań zarządcy drogi, mogą pozostać w dotychczasowym stanie.”;

22) w art. 39:

- a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) lokalizacji lub umieszczania urządzeń obcych, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;”
 - b) w ust. 3 we wprowadzeniu do wyliczenia w zdaniu pierwszym wyrazy „obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego” zastępuje się wyrazami „urządzeń obcych”,
 - c) w ust. 3a pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
 - „2) uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego urządzenia, o którym mowa w ust. 3;
 - 3) uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego, dotyczącego prowadzenia robót w pasie drogowym lub na umieszczenie w nim urządzenia, o którym mowa w ust. 3.”
 - d) w ust. 4 skreśla się wyrazy „obiektów i”,
 - e) w ust. 5 skreśla się wyrazy „lub obiektu”;
- 23) w art. 40:
- a) w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
 - „2) umieszczania w pasie drogowym liniowych urządzeń obcych;
 - 3) umieszczania w pasie drogowym urządzeń obcych innych, niż wymienione w pkt 2, oraz reklam;”
 - b) w ust. 9:
 - pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) zajęta część drogi;”
 - pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) rodzaj urządzenia obcego umieszczonego w pasie drogowym.”
 - c) ust. 14 otrzymuje brzmienie:
 - „14. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności usunięcia awarii urządzenia obcego znajdującego się w pasie drogowym. Po zlokalizowaniu awarii prowadzący roboty niezwłocznie zawiadamia o tym zarządcę drogi i w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego.”
- 24) w art. 41 w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nie posiadają drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, wiaduktu lub tunelu dla pieszych albo pieszych i rowerów lub przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną oraz”;

25) w art. 42 ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Zabrania się umieszczania nadziemnych liniowych urządzeń obcych, wzdłuż pasów drogowych, poza terenem zabudowy, w odległości mniejszej niż 5 m od granicy pasa, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z potrzebami obronnymi i zadaniami na rzecz obronności kraju oraz ochrony środowiska umieszczenie nadziemnego liniowego urządzenia obcego w odległości mniejszej niż określona w ust. 1 może nastąpić za zgodą zarządcy drogi, którą zarządca drogi wydaje inwestorowi przed uzyskaniem pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

3. Urządzenia, o których mowa w ust. 1, mogą być umieszczane:

- 1) na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi – na skarpach nasypów drogowych, z wyjątkiem nasypów spełniających jednocześnie funkcję wałów przeciwpowodziowych, a w przypadku braku takiej możliwości – poza częściami drogi przeznaczonymi do ruchu i postoju pojazdów oraz pasem dzielącym,
- 2) na terenach górskich, zalesionych i w parkach narodowych – w pasie drogowym poza częściami drogi przeznaczonymi do ruchu i postoju pojazdów oraz pasem dzielącym

– na warunkach określonych przez zarządcę drogi i za jego zgodą. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.”;

26) w art. 42a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Widoczna z jezdni przez kierującego pojazdem reklama emitująca światło, umieszczona w pasie drogowym lub w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni, o której mowa w art. 43 ust. 1, musi spełniać wymagania określone w ust. 2.”,

b) uchyla się ust. 3 i 4.

Art. 4. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88) w art. 29 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Jeżeli wykonywanie robót budowlanych, o których mowa w ust. 1–4, wymaga uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, o której mowa w art. 9, inwestor występuje z wnioskiem o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 659 i 1079) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 uchyla się ust. 2;
- 2) w art. 63b:
 - a) w ust. 1 wyrazy „urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu” zastępuje się wyrazami „znakami drogowymi, sygnałami drogowymi i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego”,
 - b) w ust. 2:
 - wyrazy „urządzenia odwadniające” zastępuje się wyrazami „urządzenia do odwodnienia”,
 - wyraz „chodniki” zastępuje się wyrazami „drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów”,
 - wyrazy „urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu” zastępuje się wyrazami „znaki drogowe, sygnały drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

Art. 6. W ustawie z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2022 r. poz. 1297) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w ust. 2 w pkt 11 wyrazy „z chodników” zastępuje się wyrazami „z dróg dla pieszych”;
- 2) w art. 5:
 - a) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) uprzątnięcie błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z dróg dla pieszych położonych wzdłuż nieruchomości, przy czym za taką drogę uznaje się wydzieloną część drogi publicznej przeznaczoną do ruchu pieszych położoną bezpośrednio przy granicy nieruchomości; właściciel nieruchomości nie jest obowiązany do uprzątnięcia drogi dla pieszych, na której jest dopuszczony płatny postój lub parkowanie pojazdów samochodowych;”,
 - b) w ust. 4 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

- „2) pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń uprzątniętych z dróg dla pieszych przez właścicieli nieruchomości przyległych do drogi publicznej;
- 3) uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z dróg dla pieszych, jeżeli zarząd drogi pobiera opłaty z tytułu postoju lub parkowania pojazdów samochodowych na takiej drodze dla pieszych.”;
- c) w ust. 5 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Do obowiązków gminy należy także uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z dróg dla pieszych, jeżeli gmina pobiera opłaty z tytułu postoju lub parkowania pojazdów samochodowych na takiej drodze dla pieszych, oraz zbieranie i pozbycie się odpadów zgromadzonych w pojemnikach lub workach do tego przeznaczonych, umieszczonych na tej drodze dla pieszych, utrzymanie tych pojemników w odpowiednim stanie sanitarnym, porządkowym i technicznym oraz utrzymanie w odpowiednim stanie sanitarnym i porządkowym miejsc gromadzenia odpadów.”;
- 3) w art. 6a w ust. 3 wyrazy „z chodników” zastępuje się wyrazami „z dróg dla pieszych”.

Art. 7. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2:
 - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) droga – drogę w rozumieniu art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595 oraz z 2022 r. poz. 32, 655, 1261 i ...);”;
 - b) w pkt 1a skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595 oraz z 2022 r. poz. 32 i 655)”,
 - c) pkt 1b otrzymuje brzmienie:

„1b) droga wewnętrzna – drogę wewnętrzną w rozumieniu art. 8 ust. 1 i 1¹ ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;
 - d) uchyla się pkt 2,
 - e) po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:

„2a) droga o nawierzchni gruntowej – drogę z jezdnią o nawierzchni z gruntu rodzimego lub nasypowego, ulepszonego mechanicznie lub chemicznie, w której wierzchnia warstwa może być wykonana z kruszywa naturalnego, sztucznego lub pochodzącego z recyklingu;

- 2b) droga o nawierzchni twardej – drogę niebędącą drogą o nawierzchni gruntowej;”,
- f) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
- „3) autostrada – autostradę w rozumieniu art. 4 pkt 11 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość wynoszącą co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep;
- 4) droga ekspresowa – drogę ekspresową w rozumieniu art. 4 pkt 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca;”,
- g) po pkt 4 dodaje się pkt 4a i 4b w brzmieniu:
- „4a) droga dla pieszych – drogę lub część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch oraz pełnienia innych funkcji, w szczególności zatrzymania lub postoju pojazdów;
- 4b) droga dla pieszych i rowerów – drogę lub część drogi, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczoną do ruchu pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego;”,
- h) pkt 5 otrzymuje brzmienie
- „5) droga dla rowerów – drogę lub część drogi niebędącą jezdnią, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczoną do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i ruchu pieszych, w przypadkach przewidzianych w ustawie;”,
- i) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) jezdnia – jezdnię w rozumieniu art. 4 pkt 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”,
- j) pkt 8–10 otrzymują brzmienie:
- „8) pobocze – część drogi usytuowaną przy jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;

- 9) chodnik – część drogi dla pieszych przeznaczoną wyłącznie do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch;
 - 10) skrzyżowanie – część drogi będącą połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie, z wyjątkiem połączenia drogi o nawierzchni twardej z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną;”
 - k) pkt 11 otrzymuje brzmienie:
 - „11) przejście dla pieszych – powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska, przeznaczoną do przekraczania tych części drogi przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;”
 - l) po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu:
 - „11a) przejście sugerowane – nieoznakowane, dostosowane technicznie miejsce umożliwiające przekraczanie jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przez pieszych, niebędące przejściem dla pieszych;”
 - m) pkt 12 otrzymuje brzmienie:
 - „12) przejazd dla rowerów – powierzchnię jezdni lub torowiska przeznaczoną do przekraczania tych części drogi przez osoby kierujące rowerami, hulajnogami elektrycznymi i urządzeniami transportu osobistego oraz osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;”
 - n) pkt 14 otrzymuje brzmienie:
 - „14) tunel – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi przez lub pod przeszkodą, oznaczoną odpowiednimi znakami;”
- 2) w art. 7:
- a) uchyla się ust. 2 i 3,
 - b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
 - „3a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) wzory, znaczenia i zakresy obowiązywania znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym;
 - 2) wzory lub rodzaje i zakresy stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;

- 3) warunki, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 4) podstawowe warunki sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym.

3b. Minister właściwy do spraw transportu może wydawać, rozpowszechniać lub rekomendować wzorce i standardy dotyczące szczegółowych warunków sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym, w formie opracowań, na zasadach określonych w art. 17 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;

- 3) w art. 10 po ust. 10a dodaje się ust. 10b i 10c w brzmieniu:

„10b. Ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu, przez którą rozumie się:

- 1) geometrię drogi i zakres dostępu do drogi;
- 2) sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 3) zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów.

10c. W przypadku wykonywania robót budowlanych dotyczących drogi, wymagających uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej albo zgłoszenia wykonywania robót budowlanych, projekt organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania tych decyzji albo przed dokonaniem zgłoszenia.”;

- 4) w art. 11:

- a) w ust. 1 w zdaniu pierwszym wyrazy „chodnika lub drogi dla pieszych” zastępuje się wyrazami „drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów”,
- b) w ust. 4 w zdaniu pierwszym wyraz „chodnika” zastępuje się wyrazami „drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów”,
- c) w ust. 4a wyrazy „drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku” zastępuje się wyrazami „drodze dla pieszych, drodze dla pieszych i rowerów lub drodze dla rowerów”;

- 5) w art. 13:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy wchodzący na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko albo przechodzący przez te części drogi jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2, 3 i 6, korzystać z przejścia dla pieszych.”,

b) ust. 2–6 otrzymują brzmienie:

„2. Przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych jest dozwolone na przejściu sugerowanym albo poza przejściem sugerowanym jeżeli odległość od przejścia dla pieszych przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia dla pieszych, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu.

3. Przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych, o którym mowa w ust. 2, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni lub drogi dla rowerów iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni lub drogi dla rowerów.

4. Jeżeli na drodze znajduje się tunel lub wiadukt dla pieszych albo pieszych i rowerów, pieszy jest obowiązany korzystać z niego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

5. Na obszarze zabudowanym na drodze dwujezdniowej pieszy, przechodząc przez jezdnię, jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych.

6. Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone na przejściu dla pieszych albo przejściu sugerowanym. Przepisy ust. 3 stosuje się odpowiednio.”;

6) w art. 14:

a) w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów”;

b) w pkt 2 po wyrazie „jezdnię” dodaje się wyrazy „lub drogę dla rowerów”;

c) w pkt 3 po wyrazie „jezdnię” stawia się przecinek i dodaje się wyrazy „drogę dla rowerów”;

d) w pkt 4 po wyrazie „jezdnię” dodaje się wyrazy „lub drogę dla rowerów”;

e) pkt 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7) przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów

od jezdni lub drogi dla rowerów, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują;

- 8) korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, drodze dla rowerów, torowisku lub przejściu dla pieszych.”;
- 7) w art. 15a:
 - a) w ust. 1 w zdaniu pierwszym wyrazy „chodnika, drogi dla pieszych” zastępuje się wyrazami „drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów”,
 - b) w ust. 3 wyrazy „chodnika albo drogi dla pieszych” zastępuje się wyrazami „drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów”,
 - c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, przekraczając jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, jest obowiązana zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejazdu dla rowerów, a w przypadku jego braku – z przejścia dla pieszych albo przejścia sugerowanego, na zasadach określonych dla ruchu pieszych w przepisach art. 13.”,
 - d) uchyla się ust. 5;
 - 8) w art. 17 w ust. 1 pkt 2–3a otrzymują brzmienie:
 - „2) na drogę z pola lub na drogę o nawierzchni twardej z drogi o nawierzchni gruntowej;
 - 3) na jezdnię z pobocza, z drogi dla pieszych lub z pasa ruchu dla pojazdów powolnych;
 - 3a) na jezdnię lub pobocze z drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, z wyjątkiem wjazdu na przejazd dla rowerów lub pas ruchu dla rowerów;”;
 - 9) w art. 26:
 - a) w ust. 3 w pkt 3 wyraz „chodniku” zastępuje się wyrazami „drodze dla pieszych”,
 - b) ust. 4–6 otrzymują brzmienie:

„4. Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio podczas jazdy po placu, na którym, ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i dróg dla pieszych lub dróg dla pieszych i rowerów, ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni.

6. Kierujący pojazdem jest obowiązany zachować szczególną ostrożność przy przejeżdżaniu obok oznaczonego przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów. Jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszemu swobodne dojście do tramwaju lub na drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy ruchu innych pojazdów komunikacji publicznej.”;

10) w art. 27:

- a) w ust. 1 wyraz „rowerzystów” zastępuje się wyrazem „rowerów”,
- b) w ust. 1a po wyrazach „pase ruchu dla rowerów” stawia się przecinek i dodaje się wyrazy „drodze dla pieszych i rowerów”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla pieszych i rowerów lub drogę dla rowerów, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.”,

d) w ust. 4 wyraz „rowerzystów” zastępuje się wyrazem „rowerów”;

11) w art. 33:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla pieszych i rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu.”,

b) w ust. 1a w zdaniu pierwszym wyraz „rowerowej” zastępuje się wyrazami „dla rowerów”,

c) w ust. 5:

- we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „chodnika lub”,
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów;”

d) w ust. 6 skreśla się wyrazy „chodnika albo”;

12) w art. 33a:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

2. Korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy droga dla pieszych jest usytuowana wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.”

b) w ust. 3 po pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) jazdy po jezdni, z wyjątkiem korzystania z:

a) pasa ruchu dla rowerów,

b) przejazdu dla rowerów,

c) jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.”;

13) w art. 33b:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Kierujący urządzeniem transportu osobistego jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, jeżeli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący urządzeniem transportu osobistego, korzystając z drogi dla pieszych i rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu.

2. Korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone wyjątkowo, gdy brakuje drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów.”

b) w ust. 3 po pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) jazdy po jezdni, z wyjątkiem korzystania z przejazdu dla rowerów.”;

- 14) w art. 33c skreśla się wyrazy „chodnika albo”;
- 15) w art. 34 w ust. 4 wyraz „twardą” zastępuje się wyrazami „o nawierzchni twardej”;
- 16) w art. 36 w ust. 1 w pkt 4 i 5 po wyrazach „drodze” dodaje się wyrazy „o nawierzchni”;
- 17) w art. 37 w ust. 4:
 - a) w pkt 1 i 2 wyrazy „drodze twardej” zastępuje się wyrazami „drodze o nawierzchni twardej”,
 - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) zajmowania przez zwierzęta więcej niż prawej połowy jezdni albo drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów.”;
- 18) w art. 43 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepis ust. 1 nie dotyczy drogi dla pieszych.”;
- 19) w art. 47:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na drodze dla pieszych kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem że:

 - 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju;
 - 2) szerokość chodnika jest nie mniejsza niż 1,5 m i nie utrudni ruchu pieszych;
 - 3) pojazd umieszczony przednią osią na drodze dla pieszych nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni.”;
 - b) w ust. 2 wyraz „chodniku” zastępuje się wyrazami „drodze dla pieszych”,
 - c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dopuszcza się postój roweru, hulajnowi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na drodze dla pieszych w miejscu do tego przeznaczonym, a w razie braku takiego miejsca – jak najbliżej zewnętrznej krawędzi drogi dla pieszych najbardziej oddalonej od jezdni oraz równoległe do tej krawędzi, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2.”;
- 20) w art. 49 w ust. 1:
 - a) w pkt 2 wyraz „rowerzystów” zastępuje się wyrazem „rowerów”,
 - b) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) na drodze dla pieszych i rowerów, drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów oraz w służbie dla rowerów, z wyjątkiem roweru.”;
- 21) w art. 50 w ust. 1 w pkt 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„na pozostałych drogach o nawierzchni twardej”;

22) w art. 54 w ust. 2 w pkt 2 wyraz „chodniku” zastępuje się wyrazami „drodze dla pieszych”.

Art. 8. 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) w art. 45 w ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2023 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2050 r.”.

Art. 9. W ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.³⁾) w art. 133b w ust. 1 wyrazy „300 000 tys. zł” zastępuje się wyrazami „500 000 tys. zł”.

Art. 10. 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.⁴⁾) uchyla się art. 15r¹.

Art. 11. 1. Z dniem 1 stycznia 2023 r. państwowy fundusz celowy Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, ulega likwidacji.

2. Likwidacja, o której mowa w ust. 1, polega na zamknięciu dotychczasowego rachunku bankowego oraz dotychczasowych ksiąg rachunkowych Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, będącego państwowym funduszem celowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.⁵⁾), zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217, 2105 i 2106).

3. Z dniem 1 stycznia 2023 r. tworzy się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, niebędący państwowym funduszem celowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

4. Z dniem 1 stycznia 2023 r. Bank Gospodarstwa Krajowego, na podstawie dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu, przekazuje na nowy rachunek bankowy Funduszu środki zgromadzone na dotychczasowym rachunku państwowego funduszu celowego.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1236, 1535, 1773, 1927, 1981, 2054 i 2270 oraz z 2022 r. poz. 583, 655, 1079 i 1283.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 2120, 2133, 2262, 2269, 2317, 2368 i 2459 oraz z 2022 r. poz. 202, 218, 655, 830 i 1301.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1236, 1535, 1773, 1927, 1981, 2054 i 2270 oraz z 2022 r. poz. 583, 655, 1079 i 1283.

5. Czynności związane z likwidacją państwowego funduszu celowego, w tym w szczególności zamknięcie jego rachunku bankowego, otworzenie nowego rachunku, przekazanie środków finansowych na nowy rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 4, dokonuje Bank Gospodarstwa Krajowego.

6. Czynności związane z zamknięciem ksiąg rachunkowych państwowego funduszu celowego dokonuje minister właściwy do spraw transportu.

7. Do zwrotu środków związanych z umowami o udzielenie dofinansowania i z umowami o udzielenie finansowania stosuje się postanowienia tych umów, z tym że zwrot środków następuje na wskazany przez Bank Gospodarstwa Krajowego nowy rachunek bankowy.

8. Wolne środki państwowego funduszu celowego przekazane przed dniem 1 stycznia 2023 r. w zarządzanie terminowe zgodnie z art. 78b albo art. 78d ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych pozostają w tym zarządzaniu do dnia ich zwrotu, określonego w dyspozycji przekazania tych środków w zarządzanie terminowe.

9. Należności i zobowiązania zlikwidowanego państwowego funduszu celowego, w tym wynikające z umów o udzielenie dofinansowania albo finansowania, o których mowa w art. 28 ust. 1, art. 36e ust. 1, art. 36j ust. 1 i art. 39 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, oraz o których mowa w art. 36n ust. 1 i art. 36t ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stają się należnościami i zobowiązaniami Funduszu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

10. Zakupione z wolnych środków państwowego funduszu celowego papiery wartościowe Bank Gospodarstwa Krajowego sprzedaje i przekazuje uzyskane z likwidacji środki na nowy rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 4.

Art. 12. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, za 2022 rok w terminie do dnia 31 marca 2023 r.

Art. 13. 1. Pierwszy plan finansowy Funduszu sporządza minister właściwy do spraw transportu w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w terminie 7 dni od dnia jego przekazania przez ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 14. Umowy i porozumienia, z wyłączeniem umowy, o której mowa w art. 13 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zawarte na podstawie ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym przed dniem 1 stycznia 2023 r., zachowują ważność do czasu ich zmiany.

Art. 15. Do wpłat, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1, zwanych dalej „wpłatami”, wymagalnych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, do których dokonania zobowiązane były spółki działające na podstawie ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji (Dz. U. z 2020 r. poz. 805, z 2021 r. poz. 1676 oraz z 2022 r. poz. 857), zwane dalej „spółkami”, stosuje się przepis art. 5 ust. 9 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 16. 1. Postępowania w sprawie obowiązku dokonywania wpłat przez spółki wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy umarza się.

2. W przypadku gdy na podstawie ust. 1 umorzeniu podlega postępowanie odwoławcze, organ odwoławczy umarza również postępowanie pierwszej instancji.

Art. 17. Do postępowań przed sądami administracyjnymi dotyczących:

- 1) decyzji w sprawie obowiązku dokonywania wpłat przez spółki wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,
- 2) postanowień wydanych w postępowaniach w sprawie decyzji, o których mowa w pkt 1 – stosuje się przepis art. 5 ust. 9 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 18. 1. Wpłaty dokonane przez spółki przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podlegają zwrotowi w kwocie stanowiącej równowartość dokonanej wpłaty. Zwracana kwota nie podlega oprocentowaniu.

2. Zwrot, o którym mowa w ust. 1, następuje na wniosek spółki, która dokonała wpłaty, złożony do ministra właściwego do spraw transportu. We wniosku podaje się kwotę wpłaconą przez spółkę oraz numer rachunku bankowego, na który należy dokonać zwrotu.

3. Zwrot, o którym mowa w ust. 1, następuje w drodze czynności materialno-technicznej, z tym zastrzeżeniem, że w przypadku gdy minister właściwy do spraw transportu nie odnotował faktu dokonania wpłaty przez spółkę lub wpłata ta została dokonana w mniejszej wysokości,

minister właściwy do spraw transportu wydaje decyzję na podstawie art. 75 § 4a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2021 r. poz. 1540, z późn. zm.⁶⁾).

4. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje zwrotu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2.

Art. 19. Decyzje ostateczne w sprawie obowiązku dokonywania przez spółki wpłat do Funduszu wydane przez ministra właściwego do spraw transportu przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w tym decyzje w sprawie odmowy stwierdzenia nadpłaty oraz decyzje w sprawie udzielenia interpretacji indywidualnej dotyczącej obowiązku dokonywania przez spółki wpłat do Funduszu wydane na podstawie art. 34 ust. 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24 i 974), wygasają z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Przepisów art. 162 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052) nie stosuje się.

Art. 20. Do zmiany listy, o której mowa w art. 26 ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, zatwierdzonej przez Prezesa Rady Ministrów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 26 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 21. Do ustalania wysokości dofinansowania zadań powiatowych i gminnych oraz zadań obwodnicowych stosuje się przepisy art. 14 ust. 2 i 3 pkt 1 i art. 16a ust. 5, 7 i 9 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, począwszy od naboru przeprowadzonego w ramach planu finansowego Funduszu na rok 2023.

Art. 22. Do listy zadań obwodnicowych, o której mowa w art. 36c ust. 4 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, sporządzonej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 36c ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 23. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy minister właściwy do spraw transportu wstępuje w zawarte umowy o udzielenie dofinansowania zadania mostowego, o których mowa w art. 36 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, których stroną był wojewoda. Umowy o udzielenie dofinansowania zadania mostowego zawarte przez wojewodę zachowują ważność.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1598, 2076, 2105, 2262 i 2328 oraz z 2022 r. poz. 835, 974, 1265 i 1301.

Art. 24. Do naborów rozstrzygniętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy nie stosuje się przepisu art. 38 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 25. W okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 20 września 2022 r. przez:

- 1) drogę dla pieszych, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2d oraz ust. 1a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, rozumie się chodnik, o którym mowa w art. 4 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym;
- 2) przejazd dla rowerów, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2d oraz ust. 1a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, rozumie się przejazd dla rowerzystów, o którym mowa w art. 2 pkt 12 ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu dotychczasowym;
- 3) drogę dla pieszych i rowerów, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2d oraz ust. 1a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, rozumie się ścieżkę pieszo-rowerową w rozumieniu przepisów dotychczasowych;
- 4) drogę dla rowerów, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2d oraz ust. 1a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, rozumie się ścieżkę rowerową w rozumieniu przepisów dotychczasowych.

Art. 26. 1. Z dniem 21 września 2022 r. istniejące:

- 1) chodniki i drogi dla pieszych – stają się drogami dla pieszych w rozumieniu art. 2 pkt 4a ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 2) drogi dla rowerów i pieszych – stają się drogami dla pieszych i rowerów w rozumieniu art. 2 pkt 4b ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 3) estakady i kładki dla pieszych – stają się wiaduktami lub mostami, o których mowa w art. 4 pkt 13 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 4) jednopoziomowe skrzyżowania dróg publicznych – stają się skrzyżowaniami w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 5) przejazdy dla rowerzystów – stają się przejazdami dla rowerów w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 6) wielopoziomowe skrzyżowania dróg publicznych w postaci:
 - a) węzłów drogowych – stają się węzłami w rozumieniu art. 4 pkt 9a ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
 - b) przejazdów drogowych – stają się wiaduktami, o których mowa w art. 4 pkt 13 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;

7) obiekty budowlane niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, urządzenia niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu – stają się urządzeniami obcymi w rozumieniu art. 4 pkt 2b ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Zarządca drogi wprowadza odpowiednie zmiany, wynikające z ust. 1, w ewidencji dróg, o której mowa w art. 10 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 3, w terminie do dnia 20 września 2024 r.

3. Organizacje ruchu zatwierdzone przez organ zarządzający ruchem przed dniem 21 września 2022 r., obejmujące swym zakresem chodniki, drogi dla pieszych, drogi dla rowerów i pieszych lub przejazdy dla rowerzystów, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 5, zachowują ważność do czasu ich zmiany.

4. W okresie od dnia 21 września 2022 r. do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą nie jest wymagane oznakowanie drogi dla pieszych, której przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste.

Art. 27. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 7 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż do dnia 20 września 2026 r., i mogą być w tym czasie zmieniane na podstawie tych przepisów w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 28. 1. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem 21 września 2022 r. prowadzonych na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym.

2. Decyzje wydane na podstawie przepisów art. 29 ust. 1, art. 29a ust. 1, art. 36, art. 38 ust. 3, art. 39 ust. 3, art. 40 ust. 1, 2a, 12 i 14a i art. 40e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym zachowują moc.

Art. 29. 1. Organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego dostosują, do dnia 20 września 2026 r., uchwały, o których mowa w art. 40 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 3, do zmian wynikających z art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Uchwały, o których mowa w art. 40 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc i mogą być w tym czasie zmieniane.

Art. 30. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 40 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych, jednak nie dłużej niż do dnia 20 września 2023 r.

Art. 31. Do wniosków o wydanie opinii, o której mowa w art. 133b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 9 w brzmieniu dotychczasowym, złożonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 133b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 9 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 32. 1. W przypadku roszczeń, których dochodzenie zostało ograniczone na podstawie art. 15r¹ ust. 1 ustawy zmienianej w art. 10 i które dotyczyły zdarzeń powstałych:

- 1) do dnia 31 grudnia 2020 r., zamawiający może dokonać potrącenia z wynagrodzenia wykonawcy lub z innych jego wierzytelności, a także dochodzić zaspokojenia z zabezpieczenia należytego wykonania umowy, jednak nie wcześniej niż od dnia 1 października 2022 r.;
- 2) w okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., zamawiający może dokonać potrącenia z wynagrodzenia wykonawcy lub z innych jego wierzytelności, a także dochodzić zaspokojenia z zabezpieczenia należytego wykonania umowy, jednak nie wcześniej niż od dnia 1 stycznia 2023 r.;
- 3) w okresie od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, zamawiający może dokonać potrącenia z wynagrodzenia wykonawcy lub z innych jego wierzytelności, a także dochodzić zaspokojenia z zabezpieczenia należytego wykonania umowy, jednak nie wcześniej niż od dnia 1 kwietnia 2023 r.

2. Terminy przedawnienia roszczeń, o których mowa w art. 15r¹ ust. 1 ustawy zmienianej w art. 10, których bieg nie rozpoczął się do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, a rozpoczęty uległ zawieszeniu do tego dnia, odpowiednio rozpoczynają swój bieg albo biegną nadal:

- 1) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, od dnia 1 października 2022 r.,
- 2) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, od dnia 1 stycznia 2023 r.,
- 3) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, od dnia 1 kwietnia 2023 r.

– z tym że upływ terminu przedawnienia może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia, w którym zawieszony termin rozpoczął swój bieg.

3. W przypadku gdy termin ważności zabezpieczenia należytego wykonania umowy upływa w okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do:

- 1) dnia 13 października 2022 r., w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,
- 2) dnia 13 stycznia 2023 r., w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2,
- 3) dnia 13 kwietnia 2023 r., w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3

– zamawiający może dochodzić zaspokojenia z tego zabezpieczenia jeszcze przed upływem terminów wskazanych odpowiednio w ust. 1 pkt 1–3, chyba że wykonawca, na 14 dni przed upływem ważności zabezpieczenia, każdorazowo przedłuży jego ważność lub wniesie nowe zabezpieczenie, którego warunki zostaną zaakceptowane przez zamawiającego.

Art. 33. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 2, art. 3 pkt 1, 2, 4, 6–9, 11–25, art. 4–7 i art. 26–30, które wchodzi w życie z dniem 21 września 2022 r.;
- 2) art. 1 pkt 1, 3, 6, 8–14, art. 11 i 12 oraz art. 14, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

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 i 565) został powołany 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 zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowanych w ramach zadań wojewódzkich poprzez budowę, przebudowę lub remont takich elementów drogi jak: drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów, przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerów, perony przystankowe wraz z dojazdami 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 zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowaną w ramach zadań powiatowych i gminnych poprzez budowę, przebudowę lub remont takich elementów drogi jak: drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów,

przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerów, perony przystankowe 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, z późn. zm.), 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, z 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 krajowej zastąpionej drogą ekspresową lub autostradą zawsze pozostawał drogą wojewódzką, co nie pozbawia możliwości pozbawienia w trybie

„kaskadowym” kategorii drogi wojewódzkiej odcinka o proporcjonalnej do niego długości,

- 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 2022 r. poz. 988, 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 2022 r. poz. 659, 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);

- 4) 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.
- 5) 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 r¹.

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 dotyczących 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 nowowymbudowanym odcinkiem drogi:

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

3. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176).

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. Analogicznie 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 dostępowej 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 dotyczącymi 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 ¹⁾.

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. km² i nie odbiega znacząco od średniej europejskiej (0,9 na 10 tys. km²). 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 (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. (łączna 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

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

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 umożliwi 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 samorzady 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 dojściami 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 dojściami. Istotna 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, z późn. 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 zamieszkających 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

oparcu 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 wyodrębni 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 uchYLENIEM 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, z późn. 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. Zmiana przepisu wynika z dotychczasowych doświadczeń funkcjonowania Funduszu, która pokazały, że sama ilość gmin i powiatów nie oddaje ani ilości dróg zarządzanych przez poszczególne jst ani ruchu, który te drogi przenoszą. Każdy z wojewodów, biorąc pod uwagę indywidualny charakter danej jednostki samorządu terytorialnego oraz mając największą wiedzę na temat jej specyfiki, może zastosować odrębną metodologię podziału, mając również na uwadze uwarunkowania i specyfikę danego województwa. Zadaniem własnym jednostki samorządu terytorialnego jest sprawne zaspokojenie potrzeb transportowych na terenie podległym jej kompetencji. Transport

publiczny na obszarach pozamiejskich jest niewystarczający, aby zapewnić wszystkim mieszkańcom właściwy dostęp do uczestnictwa w życiu społecznym. Część obszarów objęta jest zjawiskiem tzw. wykluczenia transportowego. Uwzględniając powyższe, osiągnięcie celu transportowego powinno nastąpić za pomocą odpowiedniego zaplanowania i kształtowania adekwatnej siatki transportowej służącej całej społeczności. Kluczowe znaczenie z tej perspektywy posiadają drogi lokalne, które stanowią podstawową infrastrukturę dostępną dla ogółu mieszkańców. Określona funkcja transportowa drogi wynika bezpośrednio z polityki przestrzennej danej jednostki, zaś największą wiedzę w zakresie potrzeb jej kształtowania posiada wojewoda.

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 powiązanych 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. 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.
- 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 uzależnienia 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.

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 lit. a–c 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.”

Został wprowadzony również nowy obowiązek dla jednostek samorządu terytorialnego w zakresie prowadzenia dodatkowych działań informacyjnych o realizacji zadania przy udziale dofinansowania ze środków z Funduszu dla zadań o łącznej wartości wyższej niż 1 mln zł, wskazujących kwotę dofinansowania i nazwę Funduszu. Działania te mogą być finansowane ze środków Funduszu w wysokości od 1 do 5 tys. zł. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma na celu lepsze poinformowanie społeczeństwa o wydatkowanych środkach publicznych i ulepszanej infrastrukturze drogowej lokalnej. Jednocześnie został wprowadzony obowiązek dla spółek publicznej radiofonii i telewizji działających na podstawie ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji (Dz. U. z 2020 r. poz. 805 ze zm.) o informowaniu o działalności Funduszu na poziomie ogólnokrajowym oraz regionalnym. Ma to na celu lepsze poinformowanie społeczeństwa o wydatkowanych środkach publicznych i ulepszanej infrastrukturze drogowej lokalnej. Dla spółek powyższe zadanie jest neutralne finansowe w związku ze zwolnieniem spółek z obowiązku wpłat na rzecz Funduszu.

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. 1¹. Uzasadnienie zmian jest tożsame z wyjaśnieniami do zmian w art. 4 pkt 11a. W ust. 1¹ 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. 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 ten 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. Zaproponowano zatem by odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej na wiadukcie wraz z pokryciem kosztów należało do zarządcy drogi, w ciągu której usytuowane jest wiadukt. 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.

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

Projektowana zmiana art. 41 w ust. 5 pkt 1 ustawy o drogach publicznych merytorycznie nie poszerza katalogu przesłanek pozwalających wprowadzić zakaz ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t. Tym

samym projekt ustawy nie narusza postanowień dyrektywy Rady 96/53WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.

Zaproponowana zmiana nadal odnosi się do infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i ma jedynie na celu dostosowanie obecnych sformułowań do tych, które wynikają z nowych przepisów technicznych dla dróg publicznych. Podkreślić należy, że art. 41 ust. 5 pkt 1 ustawy o drogach publicznych odnosi się w swoim brzmieniu do podstawowej infrastruktury drogowej chroniącej pieszych. Brak bowiem chodnika, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych lub przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną, stanowi oczywiste zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego jakimi są piesi, co w przypadku ruchu pojazdów ciężkich i braku możliwości wprowadzania ograniczenia ruchu ciężkiego może budzić wątpliwości natury konstytucyjnej, wynikające odpowiednio z art. 38 oraz art. 68 ust. 1 Konstytucji (ochrona życia i zdrowia człowieka). Zaproponowane nowe brzmienie w art. 41 w ust. 5 pkt 1 także odnosi się tylko i wyłącznie do odrębnej infrastruktury dla pieszych. Zarówno drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, wiadukt lub tunel dla pieszych albo pieszych i rowerów lub przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną stanowią właśnie odrębną infrastrukturę przeznaczoną dla pieszych.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że „bezkolizyjne przejścia dla pieszych” którymi obecnie posługuje się przepis to nic innego jak „wiadukt lub tunel dla pieszych albo pieszych i rowerów”. Dotychczasowe przepisy, zarówno ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.), jak i rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.) wyróżniały odrębny obiekt przeznaczony do ruchu pieszych pod nazwą „kładka dla pieszych”. Natomiast zgodnie z projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (projekt obecnie jest już w podpisie przez właściwych ministrów), do przekraczania drogi przez pieszych projektuje się przejście dla pieszych, urządzenia alternatywne, tunel lub wiadukt dla pieszych albo pieszych i rowerów. Zatem „bezkolizyjnym przejściem dla pieszych” może być zarówno tunel (obecnie podziemne przejście dla pieszych), jak i wiadukt dla pieszych albo pieszych i rowerów (obecnie kładka dla pieszych). Natomiast zgodnie z art. 26 ust. 1 pkt 3 projektu ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw z dniem 21

września 2022 r. istniejące kładki dla pieszych stają się odpowiednio wiaduktami lub mostami dla pieszych albo pieszych i rowerów w rozumieniu przepisów ww. projektu rozporządzenia.

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.

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 investorem nie jest zarządca drogi. Na przykładzie budowy zjazdu indywidualnego z drogi gminnej, którego investorem 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.

Art. 5

Zmiany w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

W związku z przygotowaniem PTB zaszła konieczność uchylecia 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”,
- uchylecia 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

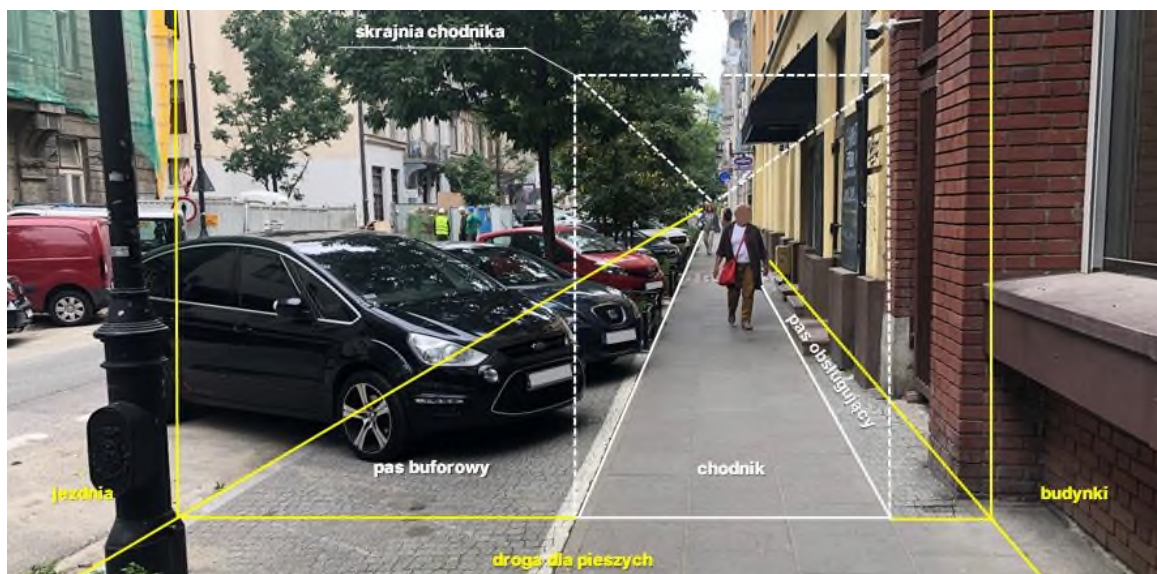
Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022r. poz. 988, z późn.zm.), dalej „Pord”.

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 ujednotolica 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 ujednotolica 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 ujednocila 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 hulajnogi 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 wzorców i standardów dotyczących szczegółowych warunków sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym, w formie opracowań na zasadach, o

których mowa w art. 17 ust. 3 i 4 udp. Oznacza to, że stosowanie tych wzorców i standardów będzie dobrowolne. Ich udostępnianie nastąpi poprzez Biuletyn Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu.

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 „służy dla rowerów”, zdefiniowanej w art. 2 pkt 5b Pord i nie ulegającej zmianie, zamiast błędnie użytego pojęcia „służa 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. 2022 r. poz. 176) 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

Zmiany w art. 133b ust. 1 ustawy o finansach publicznych mają na celu zwiększenie kwoty od której przy planowaniu inwestycji wymagana jest opinia ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego. Obecne przepisy nakładają na podmiot publiczny obowiązek wystąpienia do ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego o wydanie niewiążącej opinii w przedmiocie sposobu realizacji inwestycji, jeżeli planowana kwota finansowania z budżetu państwa tych inwestycji przekracza 300 000 tys. zł. W związku z rosnącymi cenami na rynku budowlanym, spowodowanymi m.in. postępującą inflacją, proponuje się zwiększenie kwoty, od której wymagana będzie opinia ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, o której mowa w art. 133b ust. 1, z 300 000 tys. zł do 500 000 tys. zł. Proponowana zmiana ułatwi i przyspieszy przygotowanie i realizację inwestycji finansowanych z budżetu państwa.

Art. 10

Usuwa się art. 15r¹ 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.) tj. przepisy ograniczające możliwości potrącenia kary umownej zastrzeżonej na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy oraz możliwości dochodzenia zaspokojenia 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. 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. 15r¹ ustawy i postulowali jego zmianę lub uchylenie.

Art. 11–13

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, otworzenie 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 z dniem 1 stycznia 2023 r.

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 rok 2022 roku w terminie do dnia 31 marca 2023 r.

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 7 dni.

Art. 14

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.

Art. 15–19

Projektu przewiduje również, że zwolnienie z wpłat na Fundusz spółek działających na podstawie ustawy o radiofonii i telewizji stosuje się do zobowiązań finansowych pozostałych począwszy od wejścia w życie pierwszej wersji ustawy czyli ustawy z dnia 23 października

2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. 2161). Wpłaty dokonane przez spółki przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej będą podlegały zwrotowi w kwocie stanowiącej równowartość dokonanej wpłaty a zwracana kwota nie będzie podlegała oprocentowaniu. Zwrot środków będzie następował na wniosek spółki, która dokonała wpłaty, w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku.

Ostateczne decyzje administracyjne w sprawie obowiązku dokonywania przez spółki wpłat na Funduszu wydane przez ministra właściwego do spraw transportu przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, w tym decyzje w sprawie odmowy stwierdzenia nadpłaty oraz decyzje w sprawie udzielenia interpretacji indywidualnej w sprawie obowiązku dokonywania przez spółki wpłat na Funduszu wydane na podstawie art. 34 ust. 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24 i 974), będą wygasły z mocy prawa z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Wyłączenie spółek akcyjnych Skarbu Państwa publicznej radiofonii i telewizji z obowiązku wpłat na Fundusz od początku jego powstania jest uzasadnione finansowaniem mediów publicznych z opłat abonamentowych oraz z rekompensaty z tytułu utraconych wpływów abonamentowych, a także realizowaniem misji publicznej. Obecnie wpłaty spółki radiofonii i telewizji do RFRD budzą wątpliwości a spółki pozostają w sporze z Ministerstwem Infrastruktury. System finansowania mediów publicznych oparty jest zasadniczo o środki pochodzące z opłat abonamentowych, które przeznaczone są wyłącznie na realizację przez nadawców publicznej radiofonii i telewizji misji. W przypadku nadwyżki przychodów pochodzących z opłat abonamentowych i dotacji z budżetu państwa, przekraczające koszty netto realizacji misji publicznej w przypadku nieprzeznaczenia ich na realizację misji publicznej, spółki zobowiązane są zwrócić do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji. Abonament jest daniną publiczną pozwalającą nadawcom publicznej radiofonii i telewizji na 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. Biorąc powyższe pod uwagę, a także fakt, iż spółki radiofonii i telewizji są wyłączone od zawsze od wpłat z zysku jednoosobowych spółek Skarbu Państwa do Funduszu Inwestycji Kapitałowych – zasadne jest rozszerzenie przedmiotowego zwolnienia na wpłaty wymagalne przed dniem wejścia w życie ustawy.

Art. 20–24

Projekt przewiduje, że zmienione przepisy art. 26 ust. 6, 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.

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.

Zaś dodatkowy obowiązek informacyjny wprowadzany art. 38 ust. 6 ustawy Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg nie będzie miał zastosowania do naborów rozstrzygniętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 25

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 – konieczne jest zawarcie przepisu przejściowego regulującego rozumienie tych pojęć od wejścia w życie tych zmian do dnia 20 września 2022 r.

Art. 26–32

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 przepisów przejściowych i dostosowujących.

W art. 26 ust. 1 projektu ustawy w związku z uchyleniem 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 określono, że w okresie od dnia 21 września 2022 r. do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a Pord w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie jest wymagane oznakowanie chodników, które po wejściu w życie ustawy staną się drogami dla pieszych oraz wykonanych po wejściu w życie ustawy dróg dla pieszych, jeżeli przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste. Jest to podyktowane chęcią uniknięcia nakładania zbędnych obciążeń finansowych na zarządców dróg, do czasu określenia nowych zasad znakowania dróg dla pieszych w nowych przepisach wykonawczych.

W art. 27 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.

W art. 28 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* tj. art. 29 ust. 1, art. 29a ust. 1, art. 36, art. 38 ust. 3, art. 39 ust. 3, art. 40 ust. 1, 2a, 12 i 14a oraz art. 40e ust. 1 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. 29 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 wysokości stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego. W międzyczasie ww. uchwały mogą oczywiście być zmieniane, zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku uchwał JST do czasu ich zmiany będzie miał zastosowanie przepis art. 26 ust. 1 projektu ustawy. Oznacza to, że wymienione w uchwale pojęcia zmieniane niniejszą ustawą wymienione w art. 26 ust. 1 staną się nowymi pojęciami czyli, np. chodniki i drogi dla pieszych staną się drogami dla pieszych, a obiekty budowlane niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, urządzenia niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu – staną się urządzeniami obcymi.

W art. 30 projektu ustawy – analogicznie jak w przypadku uchwał organów stanowiących w sprawie wysokości stawek opłaty za zajęcie 1 m² 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 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przedmiotowych zmian przepisów. Również w przypadku rozporządzenia do czasu wydania nowego będzie miał zastosowanie przepis art. 26 ust. 1 projektu ustawy. Oznacza to, że wymienione w rozporządzeniu pojęcia zmieniane niniejszą ustawą wymienione w art. 26 ust. 1 staną się nowymi pojęciami czyli, np. chodniki i drogi dla pieszych staną się drogami dla pieszych.

Art. 31

Przepis przejściowy do zmian w art. 9 projektu, tj. zmiany art. 133b ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Proponuje się aby do wniosków o wydanie niewiążącej opinii ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w przedmiocie sposobu realizacji inwestycji, złożonych przed dniem wejścia w życie ustawy, miało zastosowanie nowe

brzmienie art. 133b ust. 1. W konsekwencji w przypadku złożonych wniosków, dotyczących inwestycji, których budżet nie przekracza 500 000 tys. zł opinia nie będzie musiała być wydana.

Art. 32

Przepis przejściowy do zmian w art. 10 projektu tj. uchylecia art. 15 r¹ 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. W związku ze zróżnicowaniem terminów do dochodzenia roszczeń konieczne stało się dostosowanie biegu terminu przedawnienia od wskazanych dat dochodzenia roszczeń. Zmiany w zakresie zabezpieczenia należytego wykonania umowy dotyczą przedłużenia jego ważności lub wniesienia nowego.

Art. 33

Przewiduje się, że projektowana ustawa zasadniczo wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. W tej dacie wejdą w życie przepisy dotyczące nowych zadań dofinansowywanych z Funduszu, czy też zmiany w dotychczasowych zadaniach Funduszu oraz przepisy dotyczące zmiany zasad przekazywania „starodroża” ze względu na ich pilność. 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.

Natomiast z dniem 1 stycznia 2023 r. wejdą w życie przepisy dotyczące zmiany formy działania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg z państwowego funduszu celowego na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego. 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.

Przepisy dotyczące zmian w nomenklaturze drogowej 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 lobbingowej 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 2022 r. poz. 348) 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.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl.;</p>	<p>Data sporządzenia 28 czerwca 2022 r.</p> <p>Źródło: Realizacja zapowiedzi z Polskiego Ładu</p> <p>Nr w wykazie prac: UD 316</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw ma na celu wprowadzenie zmian do funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego dalej „Funduszem”, które pozwolą na dostosowanie jego organizacji pracy do bieżących potrzeb w zakresie dofinansowania samorządowej infrastruktury drogowej w celu zapewnienia jej jak najsprawniejszego rozwoju oraz pobudzenia rozwoju transportu intermodalnego. Niniejsze zmiany wynikają z analizy praktyki w zakresie funkcjonowania Funduszu oraz są odpowiedzią na nowe wyzwania w zakresie usprawnienia rozwoju samorządowej infrastruktury drogowej na różnym poziomie szczebla podziału terytorialnego uwzględniając zarówno cele o charakterze lokalnym, jak i cele regionalne o bardziej szerokim i horyzontalnym znaczeniu.

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.

Projektowana ustawa ma również na celu ujednoczenie nomenklatury stosowanej w ustawach i innych przepisach techniczno-budowlanych dotyczących dróg oraz uspoźnienie przepisów w przedmiotowym zakresie. Zmiany w zakresie nomenklatury są skorelowane z obecnie procedowanym projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych i są niezbędne w celu wdrożenia nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie.

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

Podstawową zmianą w funkcjonowaniu Funduszu, jest znaczne poszerzenie zakresu zadań jakie mogą zostać dofinansowane ze środków funduszu.

W celu kontynuowania działań zmierzających do dalszego podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce rozwinięciu ulegną wyodrębnione zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych realizowane w ramach zadań powiatowych i gminnych jako zadania mające na celu ochronę przede wszystkim niechronionych uczestników ruchu. Do tych zadań należy rozwój takich elementów infrastruktury drogowej jak: drogi dla rowerów, chodniki (drogi dla pieszych), przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów (rowerów), perony (autobusowe) wraz z dojazdami. Wyodrębnione zostaną również w ramach zadań powiatowych i gminnych zadania remontowe jako oddzielne zadania realizowane na drogach powiatowych i gminnych, co ułatwi jednostkom samorządu terytorialnego utrzymanie infrastruktury drogowej w odpowiednim standardzie jakości.

Jednocześnie dynamiczny rozwój infrastruktury transportowej różnych gałęzi tzn. transportu kolejowego czy drogowego zmusza do podjęcia zdecydowanych działań w celu rozbudowy infrastruktury drogowej służącej komunikacji lądowych terminali intermodalnych. W tym celu Fundusz będzie wspierał nowy rodzaj zadań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego 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.). Dofinansowanie będą mogły otrzymać jednostki samorządu terytorialnego na budowę, przebudowę lub remont drogi publicznej stanowiącej odcinek dostępowy (tzw. ostatniej mili) do terminala towarowego (intermodalnego) świadczącego publiczne usługi przeładunkowe drogowo-kolejowe lub jednej ze specjalnych stref ekonomicznych, które znajdują się na terenie całej Polski. Nabór na te zadania będzie przeprowadzał minister właściwy do spraw transportu ze względu na ich ogólnokrajowy charakter.

Dynamicznie rozwijający się transport drogowy powoduje ciągłe zwiększanie się natężenia ruchu drogowego w Polsce na drogach wojewódzkich. W związku z powyższym zachodzi potrzeba rozbudowy infrastruktury łączącej duże ośrodki miejskie i usprawnienia tym samym regionalnego systemu komunikacyjnego. W tym celu konieczne jest dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich oraz zadań dotyczących poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na tych drogach. Podobnie jak w przypadku zadań

obwodnicowych i miejskich nabór na zadania wojewódzkie będzie przeprowadzał minister właściwy do spraw transportu.

Kolejną istotną zmianą w funkcjonowaniu Funduszu jest zmiana jego charakteru. 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 z późn. zm.) 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 uelastyczenia procesów finansowych Funduszu. Zmiana charakteru funkcjonowania Funduszu wynika głównie z ograniczeń jakie ustawa z o finansach publicznych nakłada na funkcjonowanie państwowego funduszu celowego. Zgodnie z przepisami niniejszej ustawy wszelkie zmiany dokonywane w planie finansowym państwowego funduszu celowego muszą być dokonywane przez organ dysponujący tym funduszem po uzyskaniu zgody Ministra Finansów i opinii sejmowej komisji do spraw budżetu. Jeśli połączymy to z faktem, iż w planie finansowym państwowego funduszu celowego mogą być dokonywane zmiany polegające na zwiększeniu prognozowanych przychodów i odpowiednio kosztów, mechanizm funkcjonowania takiego funduszu podlega znacznym ograniczeniom. Tym samym powoduje to trudność w płynnym i elastycznym zapewnianiu dofinansowania poszczególnych zadań na drogach samorządowych ze środków Funduszu z uwagi na brak możliwości zwiększenia wydatków bez odpowiedniego równoczesnego zwiększenia przychodów.

Dlatego też rozwiązania zaproponowane w projekcie przyczynią się do usprawnienia formuły zarządzania finansami Funduszu poprzez uproszczenie procedury uzgadniania planu finansowego, a tym samym zarządzania samym Funduszem. Jednocześnie nowa formuła współpracy ministra właściwego do spraw transportu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który będzie odpowiedzialny za zarządzanie środkami Funduszu, usprawni sam ich przepływ z rachunku bankowego Funduszu na rachunek bankowy jednostki samorządu terytorialnego.

W celu usprawnienia działania Funduszu przewiduje się przejście zawierania umów o dofinansowanie zadań mostowych od wojewody do ministra właściwego do spraw transportu.

Projekt przewiduje również wyłączenie 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. Niniejsze podyktowane jest tym, że system finansowania mediów publicznych oparty jest w znacznym stopniu na środkach pochodzących z opłat abonamentowych (oraz rekompensacie z tytułu utraconych wpływów abonamentowych), a spółki Skarbu Państwa radiofonii i telewizji realizują misję publiczną. Zgodnie z obowiązującymi przepisami nadwyżki przychodów pochodzących ze źródeł wskazanych w art. 31 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o radiofonii i telewizji, przekraczające koszt netto realizacji misji publicznej w przypadku nieprzeznaczenia ich na realizację misji publicznej, spółki zobowiązane są zwrócić do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji. Z tego też względu spółki radiofonii i telewizji borykają się z problemem przekazywania środków na rzecz Funduszu, co rodzi wiele niepotrzebnych sporów między podmiotami publicznymi z tego tytułu. Zatem wychodząc naprzeciw niesprzyjającym okolicznościom projekt ustawy zakłada wyłączenie dla tych podmiotów z konieczności przekazywania środków na rzecz Funduszu oraz spółek będących podmiotami leczniczymi w rozumieniu ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2021 r. poz. 711, z późn. zm.).

Ponadto projekt ustawy wprowadza szereg zmian w zakresie funkcjonowania Funduszu, które pozwolą na usprawnienie jego działania i zapewnią dostosowanie do obecnie panujących warunków gospodarczych. Został wprowadzony również nowy obowiązek dla jednostek samorządu terytorialnego w zakresie prowadzenia dodatkowych działań informacyjnych o realizacji zadania przy udziale dofinansowania ze środków z Funduszu dla zadań o łącznej wartości wyższej niż 1 mln zł.

Przewiduje się także 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 w:

- ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.) mające na celu:
 - a) doprecyzowanie mechanizmu „kaskadowego” przekazywania „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg krajowych nowej drogi, tak aby odcinek dawnej drogi krajowej zastąpionej przez drogę ekspresową lub autostradę zawsze pozostawał drogą wojewódzką, co nie pozbawia możliwości pozbawienia w trybie „kaskadowym” kategorii drogi wojewódzkiej odcinka o proporcjonalnej do niego długości.
 - b) ujednoczenie nomenklatury dotyczącej dróg np. wprowadza się kwalifikację dróg na drogi zamiejskie lub ulice, doprecyzowuje niektóre definicje („droga”, „pas drogowy”, „jezdnia”, „zjazd”, „skrzyżowanie”), inne natomiast (np. „tunel”, „przepust”, „konstrukcja oporowa”, „uczestnik ruchu drogowego”) usuwa ze względu na zdefiniowanie ich w innych przepisach, zmienia się nazewnictwo np. „chodnik” zastępuje się „drogą dla pieszych”, „drogę dla rowerów i pieszych” zastępuje się „drogą dla pieszych i rowerów”, „przejazd dla rowerzystów” zastępuje się „przejazdem dla rowerów”. Stosowanie nowej nomenklatury, w szczególności dodanie nowych definicji, nie będzie wiązać się zasadniczo ze zmianą uprawnień, obowiązków czy dodatkowymi kosztami dla zarządców dróg publicznych, organów zarządzających ruchem czy uczestników ruchu drogowego, z wyjątkiem konieczności dokonania stosownych zmian w ewidencji dróg publicznych, co wynika z aktualnie obowiązujących przepisów ustawy o drogach publicznych.

- c) wskazanie w ustawie obowiązku opracowywania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad 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.
 - d) 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.
 - e) doprecyzowanie, że wydawane, rekomendowane przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych wzorce i standardy stanowią jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. Powyższe ma na celu podkreślenie wagi przedmiotowych rekomendacji.
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) mające na celu:
 - a) ujednoczenie nomenklatury dotyczącej dróg np. usuwa się definicję „drogi twardej” i zastępuje ją definicjami „drogi o nawierzchni gruntowej” i „drogi o nawierzchni twardej”, „chodnik” zastępuje się „drogą dla pieszych”, analogicznie jak to zrobiono w ustawie o drogach publicznych. Dodaje się definicję „przejścia sugerowanego” ułatwiającego przekraczanie jezdni w miejscach, gdzie nie wyznaczono przejść dla pieszych. b) usunięcie dwóch dotychczasowych delegacji do wydania rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych. W to miejsce wprowadza się jedną nową delegację. Nowe rozporządzenie będzie miało charakter ogólny, w porównaniu do obecnie obowiązujących, przy czym wymagania zawarte w rozporządzeniu będą mogły być uszczegółowione przez ministra właściwego do spraw transportu we wzorcach i standardach, o których mowa w art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych.
 - b) dodanie przepisu wskazującego, że ruch na drodze może odbywać się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu i zdefiniowanie „organizacji ruchu”. 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.
 - ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 659) 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).
 - ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2022 r. poz. 176) polegające na przedłużeniu jej obowiązywania do roku 2050.
 - 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.) – usuwa się art. 15r¹, tj. przepisy ograniczające możliwości potrącenia kary umownej zastrzeżonej na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy z wynagrodzenia wykonawcy oraz dochodzenia zaspokojenia 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.
 - ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, ze zm.) w zakresie art. 133b ust. 1. Zmiany mają na celu zwiększenie kwoty od której przy planowaniu inwestycji wymagana jest opinia ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego z kwoty 300 000 tys. zł do 500 000 tys. zł.

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), ustawie z dnia 20 maja 1971 r. kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008, ze zm.) oraz ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.) wynikają ze zmian dotyczących nomenklatury i mają charakter dostosowawczy.

Ponadto projekt przewiduje przepisy przejściowe regulujące stany sprzed nowelizacji.

Ze względu na fakt, iż aspekty będące przedmiotem zmiany są regulowane w drodze ustawy, konieczne jest podjęcie inicjatywy legislacyjnej w drodze ustawy.

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

Istniejący problem nie jest kwestią regulowaną przez przepisy Unii Europejskiej. Sprawy dotyczące mechanizmów finansowania inwestycji związanych z drogami publicznymi, w szczególności z drogami samorządowymi są regulowane przez indywidualne rozwiązania legislacyjne obowiązujące w poszczególnych krajach UE. W Europie, w tym w krajach członkowskich UE, stosowane są różne modele zarządzania siecią drogową, zarówno pod względem podziału administracyjnego drogownictwa, struktur zarządczych, jak i mechanizmów finansowania rozwoju i utrzymania sieci drogowej. W większości krajów Unii Europejskiej sieć dróg lokalnych jest zarządzana i finansowana przez administrację

szczebla lokalnego. Również w zakresie nomenklatury drogowej państwa UE stosują własne właściwe danym krajom znaczenia danych pojęć. W związku z powyższym nie jest możliwe porównanie rozwiązań stosowanych w innych krajach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1		<ol style="list-style-type: none"> 1) Prowadzenie naboru na dofinansowanie zadań dojazdowych do terminali intermodalnych lub naboru na dofinansowanie zadań dojazdowych do specjalnych stref ekonomicznych oraz 2) Prowadzenie naborów na dofinansowanie zadań wojewódzkich (w tym także zadań mających na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na tych drogach wojewódzkich), w tym: <ul style="list-style-type: none"> – ogłaszanie naboru wniosków o dofinansowanie – dokonywanie oceny wniosków – sporządzanie listy zadań zakwalifikowanych do dofinansowania – zawieranie umów na dofinansowanie oraz ich nadzór, udział w przekazywaniu środków i rozliczanie – kontrola realizacji umów i wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania – sporządzanie zbiorczych sprawozdań dla Prezesa Rady Ministrów 3) wydanie rozporządzenia określającego wysokość wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego oraz zmiana obowiązków w zakresie obsługi Funduszu w związku z jego zmienioną formułą 4) Wydanie nowego rozporządzenia w zakresie znaków i sygnałów drogowych na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz wzorców i standardów, o których mowa w art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych.

Wojewodowie	16		<ol style="list-style-type: none"> 1) Zwiększenie ilości wniosków w ramach przeprowadzania naboru o dofinansowanie na zadań powiatowe i gminne mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu; 2) Prowadzenie odrębnych naborów na dofinansowanie zadań remontowych na drogach powiatowych i gminnych w tym: <ul style="list-style-type: none"> – ogłaszanie naboru wniosków o dofinansowanie – dokonywanie oceny wniosków – sporządzanie listy zadań zakwalifikowanych do dofinansowania – zawieranie umów na dofinansowanie oraz ich nadzór, udział w przekazywaniu środków i rozliczanie – kontrola umów i wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania.
Samorząd województwa/prezydent miasta na prawach powiatu za wyjątkiem 18 miast będących siedzibami wojewodów lub sejmiku województwa	16 +48		<ol style="list-style-type: none"> 1) Możliwość uzyskania dofinansowania na niektóre zadania realizowane na drogach wojewódzkich (budowa, przebudowa, remont oraz zadania polegające na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu). 2) Możliwość dofinansowania zadań na drogach służących komunikacji lądowych terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych. 3) Zarządcy dróg, którzy zawarli umowę o dofinansowanie, o której mowa na zadania o wartości powyżej 1 mln zł zobowiązani są do prowadzenia działań informacyjnych o realizacji zadania przy udziale dofinansowania ze środków z Funduszu.

Samorząd powiatu/prezydent miasta na prawach powiatu z wyjątkiem 18 miast będących siedzibami wojewodów lub sejmiku województwa, samorząd gminy	314+48 + 2479	-	<ol style="list-style-type: none"> 1) Możliwość uzyskania dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. 2) Możliwość uzyskania łatwiejszego dofinansowania remontu dróg powiatowych i gminnych. 3) Zarządcy dróg, którzy zawarli umowę o dofinansowanie, o której mowa na zadania o wartości powyżej 1 mln zł zobowiązani są do prowadzenia działań informacyjnych o realizacji zadania przy udziale dofinansowania ze środków z Funduszu.
Prezes Rady Ministrów	1		<ol style="list-style-type: none"> 1) Dokonywanie zmian w listach zadań przeznaczonych do dofinansowania oraz dysponowanie rezerwą na zadania remontowe na drogach powiatowych i gminnych, 2) Dokonywanie zmian w listach zadań przeznaczonych do dofinansowania oraz dysponowanie rezerwą na zadania wojewódzkie, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – dokonywanie zmian w listach zadań; – akceptacja ostatecznych list zadań do dofinansowania oraz wysokości dofinansowania.
Bank Gospodarstwa Krajowego	1		Zmiana sposobu obsługi Funduszu z państwowego funduszu celowego na rachunek w BGK
Zarządcy dróg publicznych	2 808		<ul style="list-style-type: none"> – Przedłużenie obowiązywania przepisów specustawy drogowej. – Możliwość realizacji większej ilości zadań na drogach samorządowych w związku ze zwiększoną możliwością uzyskania dofinansowania z Funduszu.

			<ul style="list-style-type: none"> – Stosowanie nowej nomenklatury i związana z tym konieczność zmiany zapisów w ewidencji dróg. – Możliwość dochodzenia kar umownych zastrzeżonych na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, których dochodzenie było zawieszona w okresie epidemii.
Spółki akcyjne Skarbu Państwa radiofonii i telewizji oraz spółki będące podmiotami leczniczymi w rozumieniu ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej	19+1		Wyłączenie z obowiązku wpłat na Fundusz
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg.	Dane nieokreślone		Możliwość rozwoju firmy poprzez realizację większej liczby zamówień publicznych w zakresie inwestycji drogowych.
Zarządzający i korzystający z terminali intermodalnych i specjalnych stref ekonomicznych	Dane nieokreślone		Łatwiejszy dojazd do terminali intermodalnych i specjalnych stref ekonomicznych.
Społeczności lokalne	Dane nieokreślone		Rozbudowa i rozwój dróg samorządowych zapewniających transport drogowy do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych, wpłynie również na rozwój połączeń drogowych o znaczeniu lokalnym i regionalnym.
Organy zarządzające ruchem	397		Stosowanie nowej nomenklatury drogowej.
Projektanci z uprawnieniami w specjalności drogowej i mostowej	Dane nieokreślone		Stosowanie nowej nomenklatury.
Uczestnicy ruchu drogowego	Dane nieokreślone		Ułatwienie przekraczania jezdni w miejscach, gdzie nie wyznaczono przejść dla pieszych.
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	1		<ul style="list-style-type: none"> – Obowiązek opracowywania, w uzgodnieniu z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych, określających zasady i organizację prowadzenia działań ratowniczych przez podmioty krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.

			– Możliwość budowy drogi do obsługi drogowego przejścia granicznego w ramach budowy drogi krajowej ze środków wojewody jako podmiotu zarządzającego przejściem granicznym.
Organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego	2807		Konieczność wydania nowych uchwał w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego w związku z nową nomenklaturą do 20 września 2022 r.
Wykonawcy umów w sprawie zamówień publicznych	Dane nieokreślone		Zapłata kar umownych nałożonych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy – zawieszonych w okresie epidemii.
Podmioty udzielające zabezpieczenia należytego wykonania umowy	Dane nieokreślone		Wyplata niezapłaconych kar umownych nałożonych na wykonawców z zabezpieczenia należytego wykonania umowy – zawieszonych w okresie epidemii.

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

Zgodnie z art. 5 z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 2) Polski Kongres Drogowy;
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 5) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 6) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 7) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 8) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 9) Związek Powiatów Polskich;
- 10) Związek Województw RP;
- 11) Unia Metropolii Polskich;
- 12) Związek Miast Polskich;
- 13) Związek Gmin Wiejskich;
- 14) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 15) Instytut Transportu Samochodowego;
- 16) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 17) SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji.

Skrócenie terminu na zgłaszanie uwag wynikało z potrzeby pilnego procedowania projektu, który ma wejść w życie tak by umożliwić jak najszybciej w 2022 r. ogłoszenie nowych naborów na nowe zadania na drogach zarządzanych przez samorząd terytorialny. Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych zostały omówione w raporcie z konsultacji.

Projekt ustawy został również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRIST zaopiniował negatywnie projekt 19.05.2022 r.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... 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	0	0	0	0	0	0	0	1,6	1,6	0	0	3,2
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	1,6	1,6	0	0	3,2
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	-1,6	-1,6	0	0	-3,2
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	-1,6	-1,6	0	0	-3,2
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	<p>Zakłada się, że dofinansowanie udzielane z Funduszu na nowe zadania dotyczące dróg dojazdowych do terminali intermodalnych i specjalnych dróg ekonomicznych oraz zadań wojewódzkich zostanie pokryte z dodatkowej wpłaty z budżetu państwa przekazanej na Fundusz w roku 2022 w wysokości 2 mld zł. Dodatkowa kwota 2 mld zł dla Funduszu została już przewidziana w uchwalonej przez Sejm 14 października 2021 r. ustawie o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021 oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. poz. 1901). Przedmiotowe środki zostały zabezpieczone w budżecie państwa jako powiększenie limitu w części 39 transport a następnie przekazane na rachunek Funduszu. Zakłada się, że nowe zadania przewidziane do dofinansowywania z RFRD w tym projekcie ustawy będą pokrywane właśnie z tych środków.</p>											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W wydatkach budżetu państwa wzięto pod uwagę środki konieczne na wpłaty budżetu państwa do Funduszu w związku z przedłużeniem jego funkcjonowania o 2 lata tj. 1,6 mld zł rocznie w roku 2029 i 2030.</p> <p>Przewiduje się następujący poziom wydatkowania środków Funduszu na zadania dojazdowe, zadania wojewódzkie oraz zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu, przy czym będzie on zależny od zainteresowania strony samorządowej i rzeczywistych harmonogramów, które można będzie określić dopiero po rozstrzygnięciu naborów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w roku 2022 – ok. 0 mln zł • w roku 2023 – ok. 200 mln zł • w roku 2024 – ok. 340 mln zł • w roku 2025 – ok. 350 mln zł • w roku 2026 – ok. 430 mln zł • w roku 2027 – ok. 340 mln zł • w roku 2028 – ok. 250 mln zł • w roku 2029 – ok. 60 mln zł • w roku 2030 – ok. 30 mln zł. <p>Fundusz będzie dysponował większą niż dotychczas wielkością środków finansowych oraz większą liczbą zadań wymagających przeprowadzenia całej procedury umożliwiającej przekazanie środków dla jednostek samorządu terytorialnego. Minister właściwy do spraw transportu będzie przeprowadzał nowe nabory, zawierał umowy i sporządzał sprawozdania dla zadań dotyczących budowy, przebudowy lub remontu dróg dojazdowych do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych oraz budowy, rozbudowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, a także zadań dotyczących poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na tych drogach. Ponadto Minister Infrastruktury będzie zawierał umowy o dofinansowanie zadań mostowych.</p> <p>Obecnie w rządowym programie Mosty dla Regionów planowanych do współfinansowania ze środków Funduszu jest 23 zadania mostowe, jednak możliwe jest ich zwiększenie. Biorąc pod uwagę ww. dane dotyczące pracochłonności w obsłudze beneficjentów Funduszu należy stwierdzić, iż obciążenie urzędów wojewódzkich w niniejszym zakresie będzie znaczące w przyszłości gdy wszystkie zadania wejdą w fazę realizacji. Obecnie obciążenie to praktycznie nie występuje. Jednakże urzędy wojewódzkie nie mają zapewnionej obsługi dla tych zadań. Przejęcie przedmiotowych obowiązków przez urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wpłynie pozytywnie na pracę tych jednostek co przyczyni się do sprawniejszej pracy urzędów wojewódzkich w zakresie obsługi beneficjentów Funduszu. Przejęcie obsługi zadań mostowych przez ministra właściwego do spraw transportu wpłynie pozytywnie na zapewnienie</p>											

spójności realizowanych zadań i zapewnienia jednolitych standardów technicznych w skali ogólnopolskiej co jest niezwykle ważne przy tak krytycznych obiektach infrastrukturalnych jakimi są mosty.

Należy wskazać skalę obciążenia urzędów przez obecnie obowiązujące procedury dotyczące przeprowadzania naborów na wnioski o dofinansowanie zadań ze środków Funduszu. I tak w 2020 roku Prezes Rady Ministrów zatwierdził listy zadań do dofinansowania ze środków Funduszu w ramach naboru na zadania powiatowe i gminne (nabór przeprowadzają wojewodowie) w liczbie 2 297 zadań, w tym 623 powiatowych i 1 674 gminnych. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, iż na każde zadanie przypada 1 umowa na dofinansowanie obsługiwana średnio przez 12 faktur rozliczeniowych to na same tylko zadania powiatowe i gminne przypada ponad 25 tys. dokumentów rozliczeniowych. Nieco mniej lecz także znaczna ilość kilkudziesięciu wniosków wpływa do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu. Udzielanie dofinansowania jednostce samorządu terytorialnego to oprócz przeprowadzenia naboru, również szereg innych czynności o charakterze administracyjno-technicznym np. rozliczanie inwestycji, procedura kontroli wydatkowania środków i realizacji umowy przez beneficjenta, umieszczania tablic, egzekwowanie ewentualnych zwrotów środków przy nieprawidłowościach występujących przy realizacji zadania itp.

Poniżej zaprezentowane zostały dane dotyczące liczby zadań dofinansowanych lub finansowanych z Funduszu w 2021 r.:

- budowa, przebudowa i remont dróg powiatowych i dróg gminnych – zadania powiatowe i gminne – środki uzyskało 2 189 zadań, ponadto przeprowadzono weryfikację list rekomendowanych przez wojewodów dla zadań powiatowych i gminnych na 2022 r., w tym 2 212 zadań na liście podstawowej, dodatkowo 1 463 zadań na liście rezerwowej, czyli łącznie 3 675 zadań powiatowych i gminnych;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych – środki uzyskało 2 493 zadań, w tym 3 756 przejść dla pieszych;
- budowa, przebudowa i remont dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym – zadania obronne – w realizacji jest 36 umów;
- budowa obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich – zadania obwodnicowe – Ministerstwo Infrastruktury przeprowadziło procedurę naboru w wyniku, której dofinansowanie na następne lata uzyskało 51 zadań, etap przygotowania umów do podpisu.

W kolejnych latach zakłada się następujące prognozy:

- budowa, przebudowa i remont dróg powiatowych i dróg gminnych – zadania powiatowe i gminne – z naborów, na 2022 r. w realizacji będzie ponad 2 212 zadań na 16 listach wojewodów. Każda z list będzie podlegała weryfikacji, przyjmując, ok. 125 zadań na jedno województwo i średnią liczbę 4 list zmienionych na dane województwo, weryfikacji będzie podlegało ponad 60 list w jednym roku, czyli łącznie ponad 8 000 zadań (jednorocznych oraz wieloletnich). Ponadto przeprowadzona zostanie procedura weryfikacji list rekomendowanych przez wojewodów dla zadań powiatowych i gminnych na kolejny rok, doświadczenia pokazują, że może być to ponad 3 600 zadań (lista podstawowa i rezerwowa);
- budowa obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich – zadania obwodnicowe – etap przygotowania umów do podpisu dla 51 zadań, to duże inwestycje realizowane w trybie wieloletnim. Beneficjenci składają półroczne i roczne sprawozdania rzeczowo-finansowe z wydatków dokonanych z otrzymanego dofinansowania, środki na dofinansowanie będą przekazywane na podstawie wniosków o płatność. Zakłada się, że każdy beneficjent będzie składał minimalnie po 1 wniosku o płatność w miesiącu oraz, że dokumentacja będzie poprawna, czyli do weryfikacji będzie ponad 600 wniosków rocznie. Dodatkowo weryfikacji będą podlegały m.in. sprawozdania rzeczowo-finansowe oraz harmonogramy, które mogą być składane przy każdym wniosku o płatność;
- budowa, przebudowa i remont dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym – zadania obronne – obecnie podpisanych jest 36 umów oraz 15 aneksów, w analizie są już nowe zadania, zatem w najbliższym czasie zostaną podpisane kolejne umowy. W realizacji i rozliczaniu przez pracowników Ministerstwa Infrastruktury jest obecnie 36 zadań. Wnioski o płatność składane są przez beneficjentów, w przybliżonej liczbie jak w przypadku zadań obwodnicowych, po minimum 1 wniosku miesięcznie, zatem średnia liczba dokumentów w roku, które wymagają weryfikacji wyniesie ok. 1 800. Weryfikacji będą podlegały m.in. sprawozdania rzeczowo-finansowe oraz harmonogramy. Ministerstwo Obrony Narodowej, co roku kieruje do realizacji kolejne zadania obronne;
- budowa mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych – zadania mostowe – Minister Infrastruktury co roku ogłasza nabór wniosków o dofinansowanie

zadań mostowych, może wpłynąć ponad 20 wniosków o dofinansowanie. Po zakończeniu naboru weryfikacji przez pracowników Ministerstwa Infrastruktury będzie podlegało ok. 120 dokumentów, przy założeniu ich prawidłowości. Zadania będą realizowane i rozliczane, wnioski o płatność składane będą, w przybliżonej liczbie jak w przypadku zadań obwodnicowych. Weryfikacji będą podlegały m.in. sprawozdania rzeczowo-finansowe oraz harmonogramy;

- budowa, przebudowa lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu, będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa – zadania miejskie – nabór ogłoszony zostanie przez Ministra Infrastruktury. Szacuje się, że ocenie będzie podlegało ok. 50 wniosków o dofinansowanie wraz załącznikami. Przyjmując, że do każdego wniosku zostanie dołączonych 5 załączników, weryfikacji będzie podlegało ok. 300 dokumentów na etapie naboru. Zadania będą realizowane i rozliczane, wnioski o płatność składane będą, w przybliżonej liczbie jak w przypadku zadań obwodnicowych. Weryfikacji będą podlegały m.in. sprawozdania rzeczowo-finansowe oraz harmonogramy;
- budowa, przebudowa lub remont infrastruktury drogowej służącej komunikacji terminali intermodalnych lub skomunikowaniu specjalnych stref ekonomicznych – zadania dojazdowe obecnie w Polsce funkcjonują 44 terminale przeładunkowe, z roku na rok ich liczba rośnie, ponadto w Polsce działa 14 specjalnych stref ekonomicznych. Trudno określić liczbę zadań, jednak zakłada się liczbę analogiczną jak dla zadań obwodnicowych – przewidywana konieczność weryfikacji ok. 300 dokumentów rocznie;
- rozbudowa, przebudowa lub remont dróg wojewódzkich lub rozbudowa infrastruktury drogowej mającej na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowanych w ramach zadań wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Trudno określić liczbę zadań – jednakże biorąc pod uwagę wielkość zadania przewiduje się że będzie to ok. 2 500 zadań;
- poszerzenie 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 rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów oraz oświetlenia drogi – biorąc pod uwagę doświadczenie z 2021 r. należy spodziewać się ponad 2 000 zadań;
- wyodrębnienie w ramach zadań powiatowych i gminnych zadań remontowych jako oddzielnych zadań realizowanych na drogach powiatowych i gminnych – nabory będą przeprowadzać wojewodowie, z informacji jakie zgłaszały jednostki samorządu terytorialnego należy spodziewać się ponad 3 100 zadań.

Pokazana skala pracy jaka musi zostać wykonana przez odpowiednie urzędy w celu umożliwienia przekazania jednostkom samorządu terytorialnego środków na dofinansowanie realizowanych przez nie inwestycji w połączeniu z wysokim stopniem pracochłonności w zakresie przeprowadzania całej procedury dotyczącej dofinansowania zadań ze środków Funduszu wskazuje, iż zadania związane z obsługą Funduszu będą realizowane przez urzędy wojewódzkie i Ministra Infrastruktury zgodnie z posiadanymi zasobami i w terminach z nich wynikających.

Dodatkowy obowiązek dla spółek publicznej radiofonii i telewizji o informowaniu o działalności Funduszu na poziomie ogólnokrajowym oraz regionalnym. jest neutralny finansowo w związku ze zwolnieniem spółek z obowiązku wpłat na rzecz Funduszu.

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	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	W związku ze zwiększeniem nakładów finansowych na zadania samorządowe przewiduje się zwiększenie popytu na usługi w zakresie wykonywania inwestycji drogowych. Pozytywnie wpłynie to zarówno na stabilność finansową						

		już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje drogowe, lecz również oznaczać będzie powstanie nowych i rozwój funkcjonujących przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	W związku ze zwiększeniem nakładów finansowych na zadania samorządowe przewiduje się zwiększenie popytu na usługi w zakresie wykonywania inwestycji drogowych. Pozytywnie wpłynie to zarówno na stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje drogowe, lecz również oznaczać będzie powstanie nowych i rozwój funkcjonujących przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży zarówno dla kierowców podróżujących tranzytem, jak i zmotoryzowanych mieszkańców miejscowości. Budowane i przebudowane drogi do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych spowodują ominięcie miejscowości i zminimalizują niedogodności związane z korkami i hałasem w centrum miejscowości. Dofinansowanie większej ilości zadań na drogach powiatowych i gminnych polegających na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu oraz remoncie dróg wpłynie pozytywnie na obywateli, w tym rodziny, jak również osoby niepełnosprawne i starsze, gdyż poprawi ich bezpieczeństwo na drodze.
	BGK	Zmiana sposobu obsługi Funduszu z państwowego funduszu celowego na rachunek w BGK, konieczność zmiany umowy dotyczącej obsługi Funduszu
Niemierzalne		

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:
Projekt ustawy wprowadza zmiany w obowiązujących obciążeniach regulacyjnych. W związku z wprowadzeniem nowych zadań dojazdowych i wojewódzkich oraz zwiększenia zadań dotyczących bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, a także remontów dróg powiatowych i gminnych zwiększenie obciążenia dotyczyć będzie urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, który będzie odpowiedzialny m.in za prowadzenie naborów na dofinansowanie ww. zadań dotyczących oraz urzędów wojewódzkich.

9. Wpływ na rynek pracy

Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca nowe zadania dotyczące terminali oraz zwiększenia zadań dotyczących bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, a także remonty dróg powiatowych i gminnych pośrednio przyczyni się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo, co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input checked="" type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca rozbudowę infrastruktury drogowej służącej komunikacji lądowych terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych a także rozbudowy i rozwoju infrastruktury dróg wojewódzkich przyczyni się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy.</p> <p>Realizacja zadań z zakresu podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczyni się do bezpośredniego podniesienia poziomu ochrony zdrowia i życia obywateli.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
<p>Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zatem wtedy będą mogły być ogłaszane i przeprowadzane nabory na zadania dojazdowe do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych, zadania wojewódzkie oraz zadania obejmujące wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg na drogach powiatowych i gminnych. Zmiany w zakresie nomenklatury będą stosowane z dniem 21 września 2022 r. podobnie jak rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg. Zaś z dniem 1 stycznia 2023 r. wejdą w życie przepisy dotyczące zmiany formy działania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg z państwowego funduszu celowego na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego.</p>		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>W związku z utworzeniem Funduszu na okres 10 lat planowane jest w 2026 r. dokonanie ewaluacji jego funkcjonowania. W ramach ewaluacji Funduszu w szczególności wzięta zostanie pod uwagę liczba zrealizowanych zadań dojazdowych do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych, odrębnych zadań w zakresie remontu na drogach powiatowych i gminnych, zadań wojewódzkich oraz zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego dofinansowanych przez Fundusz.</p>		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

**RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA
PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O RZĄDOWYM FUNDUSZU DROGOWYM
ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW**

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący)

Projekt ustawy został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Bank Gospodarstwa Krajowego
- 2) Polski Kongres Drogowy;
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 5) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 6) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 7) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 8) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 9) Związek Powiatów Polskich;
- 10) Związek Województw RP;
- 11) Unia Metropolii Polskich;
- 12) Związek Miast Polskich;
- 13) Związek Gmin Wiejskich,
- 14) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 15) Instytut Transportu Samochodowego;
- 16) Klub Inżynierii Ruchu „Kliir”,
- 17) SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;

W ramach konsultacji publicznych uwagi do *projektu ustawy* zgłosili:

1. Związek Województw RP;
2. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
3. Związek Powiatów Polskich;
4. Instytut Transportu Samochodowego;
5. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
6. Bank Gospodarstwa Krajowego;
7. Prezydent Miasta Opola.

Uwagi zostały częściowo uwzględnione, na wszystkie pisma z uwagami udzielono pisemnych odpowiedzi (załącznik: tabela z uwagami i stanowiskiem resortu).

Projekt ustawy został również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W dniu 21 kwietnia br. odbyło się siedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST, na którym zespół nie wydał opinii. Strona samorządowa przekazała propozycje zmiany brzmienia dot. utrzymania wiaduktów oraz brak zgody na przepisy zmieniające mechanizm kaskadowego przekazywania tzw. starodroży.

W dniu 28 kwietnia br. odbyło się posiedzenie plenarne KWRiST na którym skierowano projekt ustawy do ponownego rozpatrzenia przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska, upoważniając jednocześnie Zespół do wydania wiążącej opinii w zakresie projektu ustawy.

Zespół nie wydał w dniu 12 maja br. opinii o projekcie. Strona samorządowa przekazała propozycję zmiany brzmienia dot. utrzymania wiaduktów, która została uwzględniona przez Ministerstwo Infrastruktury. MI przedstawiło wyjaśnienia stanowiska nieuwzględniającego propozycję strony

samorządowej dotyczącej rezygnacji ze zmiany mechanizmu kaskadowego przekazywania starodroży.

W dniu 19 maja br. projekt został po raz trzeci rozpatrzony na posiedzeniu Zespołu do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. Zespół wydał opinię negatywną.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Żaden z podmiotów, o których mowa powyżej nie zgłosił uwag w trybie ustawy o działalności lobbingsowej.

**ZESTAWIENIE UWAG Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO
PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O RZĄDOWYM FUNDUSZU ROZWOJU DRÓG ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw				
Lp.	Jedn. red. aktu nowelizowanego	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Sposób uwzględnienia
1.	Art. 1 pkt 17 (dot. dodawanego art. 16d ustawy o RFRD) UZASADNIENIE str. 19, pkt 17	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Zadania wojewódzkie mogą liczyć na dofinansowanie w wysokości 80% kosztów realizacji danego zadania, na wysokość dofinansowania nie może przekroczyć - propozycja zwiększenia limitu do poziomu jaki obecnie obowiązuje dla zadań obwodnicowych, tj. 100 mln zł. Wniosek o zwiększenie limitu dofinansowania do zadań wojewódzkich znajduje oparcie w sytuacji na rynku materiałowym oraz biorąc pod uwagę wymogi stawiane drogom wojewódzkim – co najmniej klasa G. Zaniżone dofinansowanie może uniemożliwić realizację istotnych inwestycji na sieci dróg wojewódzkich patrz treść uzasadnienia zawarta w Ocenie Skutków Realizacji tj. dynamicznie rozwijający się transport drogowy powoduje ciągle zwiększanie się natężenia ruchu drogowego w Polsce na drogach wojewódzkich. W związku z powyższym zachodzi potrzeba rozbudowy infrastruktury łączącej duże ośrodki miejskie i usprawnienia tym samym regionalnego systemu komunikacyjnego. W treści uzasadnienia do konieczności wprowadzenia zmian ustawowych określono wysokość wsparcia z RFRD jako: zadania wojewódzkie mogą liczyć na dofinansowanie w wysokości 80% kosztów realizacji danego zadania, a wysokość dofinansowania nie może przekroczyć 50 mln zł.	Uwaga bezprzedmiotowa. W związku z uwagami dotyczącymi zwiększenia limitu na zadania wojewódzkie (z proponowanej kwoty 40 mln zł) – zrezygnowano z określania maksymalnego limitu na zadanie wojewódzkie w ustawie. Przyjęto, że właściwsze będzie ustalanie maksymalnej wysokości dofinansowania zadania wojewódzkiego na etapie ogłaszania przez ministra właściwego do spraw transportu naboru na zadania wojewódzkie. Powyższe rozwiązanie jest bardziej elastyczne i bardziej będzie odpowiadać aktualnym potrzebom.

2.	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy (dot. dodawanego art. 21 ust. 8 ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Proponowane brzmienie przepisu art. 21 ust. 8:</p> <p><i>„8. Ogłoszenie o naborze może ponadto przewidywać wymogi formalne, które powinien spełnić wnioskodawca po zakończeniu naboru wniosków o dofinansowanie, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie w zakresie:”</i> – konieczne jest wskazanie katalogu wymogów formalnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Określenie katalogu wymogów formalnych w ustawie mogłoby zawężyć i nie uwzględnić wszystkich przypadków rozpatrywania wniosków o dofinansowanie ze środków Funduszu. Zasadne jest pozostawienie swobody poszczególnym podmiotom prowadzącym nabór.</p>
3.	art. 1 pkt 4 projektu ustawy (dot. dodawanego art. 4 ust. 1 pkt 2d do ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>W treści projektu ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw określono definicje zadań wojewódzkich jako: rozbudowę, przebudowę, remont dróg wojewódzkich lub poprawę 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 rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów oraz oświetlenia drogi na drogach wojewódzkich zwane dalej „zadaniami wojewódzkimi”.</p> <p>Propozycja zmiany brzmienia przepisu art. 4 ust. 1 pkt 2d:</p> <p><i>”2d) budowę, przebudowę, remont dróg wojewódzkich lub poprawę 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 rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów oraz oświetlenia drogi na drogach wojewódzkich zwane dalej „zadaniami wojewódzkimi”</i></p> <p>Powyższa zmiana rozszerzy katalog działań mogących otrzymać wsparcie z RFRD w ramach realizacji zadań wojewódzkich co ułatwi realizację postulatu zawartego w treści uzasadnienia zawartego w Ocenie Skutków Realizacji tj. dynamicznie rozwijający się transport</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Art. 4 ust. 1 pkt 2d został poszerzony o budowę dróg wojewódzkich.</p>

			<p>drogowy powoduje ciągle zwiększanie się natężenia ruchu drogowego w Polsce na drogach wojewódzkich.</p> <p>W związku z powyższym zachodzi potrzeba rozbudowy infrastruktury łączącej duże ośrodki miejskie i usprawnienia tym samym regionalnego systemu komunikacyjnego.</p>	
4.	Art. 17 projektu ustawy (dot. art. 51 ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Wprowadzenie zmian w treści art. 51 obecnie obowiązującej ustawy adekwatnie do planowanego dofinansowania nowych zadań dotyczących dróg dojazdowych do terminali intermodalnych i specjalnych dróg ekonomicznych oraz zadań wojewódzkich.</p> <p>Zgodnie z treścią Oceny Skutków Realizacji zakłada się, że dofinansowanie udzielane z Funduszu na nowe zadania dotyczące dróg dojazdowych do terminali intermodalnych i specjalnych dróg ekonomicznych oraz zadań wojewódzkich zostanie pokryte z dodatkowej wpłaty z budżetu państwa przekazanej na Fundusz w roku 2022 w wysokości 2 mld zł.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Art. 17 projektu ustawy dotyczy maksymalnych limitów wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw transportu wynikających z ustawy. Wydatki te dotyczą środków na zapewnienie dodatkowych etatów. Natomiast środki na dofinansowanie zadań dojazdowych będą pochodziły z wpłaty 2 mld zł z budżetu państwa do Funduszu dokonanej na podstawie ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach rozwiązań służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021 oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Zatem kwota 2 mld zł nie wynika z przedmiotowego projektu. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa należy określać w tej ustawie, której stanowią one skutek.</p>
5.	Art. 2 pkt 2 lit. a (dot. art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Doprecyzowanie proponowanego zapisu ust. 5:</p> <p><i>”5. Odcinek lub odcinki dróg krajowych zastąpione nowo wybudowanym odcinkiem autostrady, drogi ekspresowej lub drogi krajowej, z chwilą oddania ich do użytkowania zostają pozbawione dotychczasowej kategorii i zaliczone do kategorii dróg wojewódzkich, za wyjątkiem opisanym w ust. 5a. ”</i></p> <p>W przypadku kiedy starodroże stanowi ciągłość (z nieciągłościami dopuszczonymi jedynie po autostradzie lub drodze ekspresowej) i łączy się z innymi drogami krajowymi i drogami wojewódzkimi, zostanie od razu przekazane właściwym zarządom województw. W pozostałych przypadkach obowiązuje zapis ust. 5a.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.</p>

			Pozwoli to jednoznaczne i prawidłowe pod kątem zasad kształtowania sieci drogowej uzyskanie funkcjonalnej podstawowej sieci drogowej (drogi krajowe i drogi wojewódzkie).	
6.	Art. 2 pkt 2 lit. b (dot. art. 10 ust. 5a ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Proponowane brzmienie przepisu:</p> <p><i>"5a. Odcinek lub odcinki dróg krajowych, o którym mowa w ust. 5, nie stanowiące połączenia z inną drogą krajową lub drogą wojewódzką, zastąpione nowo wybudowanym odcinkiem autostrady, drogi ekspresowej lub drogi krajowej, z chwilą oddania ich do użytkowania zostają pozbawione dotychczasowej kategorii i zaliczone do kategorii dróg powiatowych. W przypadku kiedy ten odcinek lub te odcinki nie stanowi połączenia z inną drogą powiatową lub są zakończone ślepo, zostają one zaliczone do kategorii dróg gminnych."</i></p>	Uwaga uwzględniona. jw.
7.	Art. 2 pkt 2 lit. c (dot. art. 10 ust. 5b ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Proponowane brzmienie art. 10 ust. 5b:</p> <p><i>"5b. Sejmik województwa może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii dróg wojewódzkich odcinek lub odcinki dróg wojewódzkich o proporcjonalnej długości do odcinka lub odcinków dróg krajowych o których mowa w ust. 5. Odcinki dróg przekazywane zgodnie z trybem, o którym mowa w ust. 5a, nie muszą być jednakowe pod względem długości, dopuszcza się przekazanie dróg lub odcinka drogi o dłuższej długości, w przypadku gdy przekazywana droga lub odcinek drogi stanowi spójną całość w sieci drogowej (nie ma możliwości podzielenia). Odcinek dróg lub odcinki dróg zostają zaliczone do kategorii dróg powiatowych lub gminnych i przekazane wyłącznie w okresie od 1 kwietnia do 30 października. Procedura ta powinna być poprzedzona działaniami o których mowa w ust. 5d."</i></p> <p>Pozostawienie zarządom województw możliwości przekazywania dróg lub ich odcinków niespełniających funkcji dróg wojewódzkich (art. 6 ust. 1 u.d.p.). W celu uniknięcia niewłaściwej interpretacji proporcjonalności</p>	Uwaga uwzględniona. jw.

			w przekazywaniu dróg, należy (nawiązując do wyroków NSA w Warszawie i lokalnych WSA), należy dopuścić przekazanie dróg lub odcinka drogi także o dłuższej długości tylko w przypadku gdy przekazywana droga lub odcinek drogi stanowi spójną całość w sieci drogowej (nie ma możliwości funkcjonalnego i zgodnego z zasadami kształtowania sieci drogowej podzielenia go). Natomiast w celu uniknięcia ponoszenia dodatkowych kosztów zimowego utrzymania drogi otrzymanej w okresie zimowym, należy przesunąć termin przekazywania dróg na okres wiosenno-letnio-jesienny, tj. od 1 kwietnia do 30 października. Pozwoli to samorządom na przygotowanie odpowiednich sił i środków w swoich budżetach na utrzymanie zimowe dodatkowych nowych dróg.	
8.	Art. 2 pkt 2 lit. c (dot. art. 10 ust. 5c ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Proponowane brzmienie art. 10 ust. 5c:</p> <p><i>"5c. Zarząd województwa informuje odpowiednio zarząd powiatu lub wójta (burmistrza, prezydenta miasta) o zamiarze podjęcia uchwały w sprawie drogi lub dróg o których mowa w ust. 5b, co najmniej 60 dni przed jej podjęciem."</i></p> <p>Wydłużenie terminu powiadomienia o zamiarze podjęcia uchwały daje możliwość dokładniejszego przygotowania stosownej uchwały i właściwego jej procedowania.</p>	Uwaga uwzględniona. jw.
9.	Art. 2 pkt 2 lit. c (dot. art. 10 ust. 5d ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Proponowane brzmienie art. 10 ust. 5d:</p> <p><i>"5d. Procedura przekazania drogi lub dróg w trybie określonym w ust. 5b i 5c powinny być poprzedzone uzgodnieniem przez zarząd województwa możliwości ich przekazania w trybie określonym w ust. 1, 2, 3 i 3a z odpowiednimi powiatami oraz gminami. W przypadku nieuzgodnienia przekazania drogi lub dróg w tym trybie, zarząd województwa może wówczas przekazać je w trybie określonym w ust. 5b i 5c."</i></p>	Uwaga uwzględniona. jw.

			W celu uniknięcia oskarżeń samorządów o arbitralne przekazywanie dróg w trybie kaskadowym oraz przyjęcia przekazywania dróg w trybie zwykłym jako podstawowa zmiana kategorii drogi, należy w pierwszym etapie uzgodnić pomiędzy zarządem województwa a odpowiednimi powiatami oraz gminami kształt sieci dróg powiatowych i gminnych na danym obszarze w oparciu o planowane do przekazania w trybie zwykłym drogi wojewódzkie lub ich odcinki, niespełniające funkcji dróg wojewódzkich. W przypadku kiedy samorzady nie będą chciały podjąć stosownych uchwał, zarząd województwa będzie mógł wówczas procedować przekazanie tych dróg lub ich odcinków w trybie kaskadowym.	
10.	Art. 2 pkt 2 lit. d (dot. art. 10 ust. 5e ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Proponowane brzmienie art. 10 ust. 5e:</p> <p><i>"5e. Odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii dróg powiatowych. W przypadku kiedy odcinek ten nie stanowi połączenia z inną drogą krajową lub drogą wojewódzką lub drogą powiatową lub jest zakończony ślepo, zostaje on pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii dróg gminnych. "</i></p> <p>W przypadku kiedy przekazywany odcinek drogi wojewódzkiej nie spełnia wymogów dla dróg powiatowych (art. 6a ust. 1 u.d.p.), czyli nie łączy się z inną drogą krajową lub drogą wojewódzką lub drogą powiatową lub jest zakończony ślepo, jest on przekazywany bezpośrednio do odpowiedniej gminy lub gmin.</p> <p>Wówczas pominięta zostaje zbędna procedura podwójnego przekazywania takiej drogi do gminy, zamiast bezpośrednio do niej.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.</p>
11.	Art. 2 pkt 2 lit. d (Doprecyzowanie obecnego art. 10)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski	<p>Proponowane brzmienie art. 10 ust. 3:</p> <p><i>"3. Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z</i></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p>

	ust. 3 ustawy o drogach publicznych)	Województwa Dolnośląskiego	wyjątkiem przypadku wyłączenia drogi z użytkowania, jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Pozbawienie i zaliczenie nie może być dokonane później niż do końca czwartego kwartału danego roku, z mocą obowiązywania od dnia 1 kwietnia roku następnego.”	Propozycja wykracza poza zakres merytoryczny projektu ustawy. Obecne przepisy przewidujące zmianę kategorii drogi publicznej do końca 3 kwartału z mocą od dnia 1 stycznia przyszłego roku są wystarczające w celu zabezpieczenia odpowiedniego czasu na przygotowanie się nowego zarządcy drogi do jej przejęcia. Ponadto mając na względzie wydatki budżetowe dokonywane w systemie rocznym jest jak najbardziej uzasadnione, by zmiana kategorii drogi następowała od dnia 1 stycznia.
12.	Art. 2 pkt 2 lit. d (Doprecyzowanie obecnego art. 6a ust. 1 ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Proponowane brzmienie art. 6a: <i>”6a.1. Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą oraz mające znaczenie dla powiatu”.</i> Doprecyzowanie o znaczeniu drogi dla powiatu i jego układu komunikacyjnego (drogowego) pozwoli na funkcjonalne i prawidłowe określenie układu dróg powiatowych, w tym tych do przekazania oraz tych, które planowane są do przekazania przez innych zarządców dróg w trybie zarówno zwykłym, jak i kaskadowym.	Uwaga nieuwzględniona jw.
13.	Art. 2 pkt 2 lit. d (Doprecyzowanie obecnego art. 7b ust. 1 ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Proponowane brzmienie art. 7b: <i>” Art. 7b.Uwzględniając zasady kształtowania sieci drogowej, droga danej kategorii nie może się zaczynać i kończyć na drodze niższej kategorii, ani na granicy administracyjnej innej, niż granica państwa, za wyjątkiem dróg gminnych oraz dróg niepublicznych i wewnętrznych.”</i> Zapis ten, opierając się na powoływanej zarówno przez Ministra Infrastruktury, jak i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zasadę kształtowania sieci drogowej, celem uniknięcia nieprawidłowego	Uwaga nieuwzględniona jw.

			wyznaczania danej kategorii drogi, szczególnie dróg powiatowych i gminnych oraz uniknięcia rozpoczęcia lub zakończenia drogi na drodze niższej kategorii. Początek/koniec drogi: DK na DK, DW na DK i DW, DP na DK, DW i DP, DG na DK, DW, DP, drogi niepubliczne i wewnętrzne, granice administracyjne.	
14.	Art. 2 pkt 2 lit. a i b (dot. art. 10 ust. 5 i 5a ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	<p><u>Nie zmieniać funkcjonującej treści.</u></p> <p>W związku z uchYLENIEM i zmianą art. 5a-5d, nowa wersja spowoduje, że drogą wojewódzką będą ślepe końcówki starodroża bez możliwości scedowania niżej, może powstać układ krótkich odcinków dróg wojewódzkich bez ciągłości w sieci. Dodatkowo przedmiotowe odcinki nie spełniają kryterium definicji drogi wojewódzkiej z art. 6 ust 1.</p> <p>Zgodnie z tym artykułem wszystkie drogi wojewódzkie i powiatowe mające początek/koniec na starodrożu drogi krajowej będą miały początek/koniec na drodze gminnej.</p>	Uwaga uwzględniona. Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.
15.	Art. 2 pkt 2 lit c (dot. art. 10 ust. 5 i 5b-5d ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	<p>Nie uchylać. Lecz w zapisach 5a i 5c „<i>proporcjonalnej długości do odcinka</i>” zmienić na „<i>proporcjonalnej długości na odcinku</i>”.</p> <p>Ten zapis umożliwi dostosowanie powstałego układu dróg do dróg istniejących i zapewni ciągłość istniejącej sieci (z uwzględnieniem uwag powyżej), jednocześnie ogranicza do odcinków pozbawianych kategorii.</p>	Uwaga uwzględniona. jw.
16.	Art. 2 pkt 2 lit d (dot. art. 10 ust. 5 i 5e ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	Nie zmieniać. j.w.	Uwaga uwzględniona. jw.
17.	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy oraz Uzasadnienie str. 14. pkt 17	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	W projekcie ustawy jest zapis, że wysokość dofinansowania udzielonego na zadanie wojewódzkie nie może przekroczyć 40 mln zł. Natomiast w uzasadnieniu wysokość dofinansowania na zadania wojewódzkie nie może	Uwaga bezprzedmiotowa. W związku z uwagami dotyczącymi zwiększenia limitu na zadania wojewódzkie (z proponowanej kwoty 40 mln zł) – zrezygnowano z określania maksymalnego

	(dot. 16d pkt 3 ustawy o RFRD)		przekroczyć 50 mln zł.	limitu na zadanie wojewódzkie w ustawie. Przyjęto, że właściwsze będzie ustalanie maksymalnej wysokości dofinansowania zadania wojewódzkiego na etapie ogłaszania przez ministra właściwego do spraw transportu naboru na zadania wojewódzkie. Powyższe rozwiązanie jest bardziej elastyczne i bardziej będzie odpowiadać aktualnym potrzebom.
18.	art. 1 pkt 4 projektu ustawy (dot. dodawanego art. 4 ust. 1 pkt 2d do ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Proponujemy rozszerzyć zapis mówiący o poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające w szczególności na (...) o dodanie treści „a także inne elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.”	Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowane pojęcie „inne elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” jest pojęciem nieostrym w związku z czym nie jest możliwe jego dopisanie do przepisu. Natomiast zaproponowany przez projektodawcę katalog elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest katalogiem otwartym co oznacza, że mogą również ubiegać się o dofinansowanie zadania dotyczące innych elementów ale służących poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.
19.	Art. 1 pkt 35 projektu ustawy (dodanie art. 36o ust. 3 do ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Proponujemy w naborach wniosków na zadania wojewódzkie rozdzielić nabory ze względu na różny zakres i charakter zadań. W ramach zadań wojewódzkich możliwa jest rozbudowa, przebudowa, remont drogi. Są to zadania znacznie różniące się zakresem, wartością i charakterem od zadań polegających na poprawie bezpieczeństwa. Nie ma możliwości ich porównania.	Uwaga uwzględniona. Projektowany przepis został odpowiednio doprecyzowany tak aby wyraźnie wynikało z niego, że możliwe jest przeprowadzenie naboru w ramach zadań wojewódzkich na różny zakres i charakter zadań, czyli np. tylko na niektóre z rodzajów zadań wojewódzkich. Przedmiotowa zmiana uelastyczni odpowiednio procedurę przeprowadzania naborów i pozwoli dostosować ją do bieżących potrzeb na sieci drogowej.
20.	Art. 2. Pkt 1 (zmiana art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	Wprowadzenie pojęcia drogi dojazdowej funkcjonuje w przepisach techniczno-budowlanych, jako dróg klasy D. w celu wykluczenia zbieżności definicji należałoby zastosować inne sformułowanie.	Uwaga nieuwzględniona. W obecnym brzmieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595) funkcjonuje już pojęcie „drogi dojazdowej” do ogólnodostępnych przejść granicznych. Proponowana obecnie zmiana ma jedynie na celu uszczegółowienie obowiązującego przepisu.
21.	Art. 2 pkt 3	Związek Województw RP -	Proponowane brzmienie art. 39 ust. 6 pkt 3: „3) budowy lub przebudowy drogi jeżeli roboty	Uwaga nieuwzględniona.

	(zmiana art. 39 ust. 6 pkt 3 ustawy o drogach publicznych)	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	<p>budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi w szczególności: drogi dla pieszych (chodniki), drogi dla rowerów (ścieżki rowerowe), drogi dla pieszych i rowerów (ścieżki pieszorowerowe), przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, zatoki i perony przystankowe, stanowiska postojowe lub oświetlenie drogi.”</p> <p>Zauważyć należy, że poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez wybudowanie chodnika, ścieżki rowerowej nie powinna być obciążona dodatkowymi kosztami związanymi z budową kanału technologicznego. Budżety związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, z których finansowane są tego typu zadania nie posiadają dostatecznych środków finansowych na realizację właśnie tych nierzalcznych zadań. Obciążenie tych zadań dodatkowymi kosztami spowoduje, że większość tych elementów nie powstanie. Nie taki jest cel poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	Użyty w projektowanym przepisie zwrot „w szczególności” oznacza otwarty katalog wyposażenia technicznego drogi. Zatem nie ma potrzeby dodawania kolejnych elementów. Treść przepisu została uzgodniona na roboczo z resortem cyfryzacji.
22.	Art. 2 po punkcie pkt 3 zmieniający art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	<p>Po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „<i>budowy lub przebudowy drogi jeżeli zarządca pozostawi rezerwę terenową, która umożliwi w przyszłości zaprojektowanie i wybudowanie kanału technologicznego, lub</i>”</p> <p>Formując zapisy ustawy należy zwrócić uwagę, że zdecydowana większość kanałów technologicznych wybudowanych nie jest wykorzystywana.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przepisy z zakresu kanałów technologicznych zostały usunięte z projektu ustawy.</p>
23.	Art. 2 pkt 4 lit. c (zmieniający art. 39 ust. 6 pkt 4 ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	<p>Zapis jest analogiczny, z niewielką korektą, do tego z 2010r. Dlaczego dotyczy tylko miast na prawach powiatów? Zasadniczo to tak duże ośrodki miejskie z uwagi na zwartą zabudowę, gęstą infrastrukturę podziemną powinny obligatoryjnie budować kanały. Niezrozumiałym jest, że w terenach pozamiejskich, gdzie jest do dyspozycji znacznie więcej terenu, infrastruktura podziemna nie jest tak intensywnie zabudowana, nie można uzyskać takiego wyłączenia z konieczności budowy kanałów technologicznych.</p> <p>W zasadzie przepisy związane z kanałami</p>	<p>Uwaga bezprzedmiotowa.</p> <p>Przepisy z zakresu kanałów technologicznych zostały usunięte z projektu ustawy.</p>

			<p>technologicznymi powinny być tak skonstruowane aby w miastach, nie tylko na prawach powiatu, był obowiązek budowy kanałów technologicznych z uwagi na zagospodarowanie, mniejszą dostępność terenową. Natomiast na pozostałych obszarach można by wprowadzać jedynie rezerwę terenową. Zauważyć przy tym należy, że w miastach jest większe prawdopodobieństwo wykorzystania tych urządzeń. Budowa kanałów technologicznych na całej sieci dróg bez uzasadnienia, potencjalnego zainteresowania gestorów to zbędne wydatkowanie finansowych środków samorządowych. Czy jest analiza wskazująca ile procent kanałów technologicznych jest wykorzystywana? Z podziałem na miasta i tereny pozamiejskie? W czasach kiedy funkcjonowały zapisy ustawy z 2010r. ani jeden podmiot nie zgłosił zainteresowania budową kanału technologicznego. Być może wynika to z faktu, że sieci szkieletowe już zostały wybudowane?</p>	
24.	Art. 2 (dot. art. 39 ust. 6a ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	<p>Powinny powrócić przepisy wprowadzone ustawą o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (ustawa z dnia 7 maja 2010r. Dz.U.2010.106.675) art. 62 pkt 4 lit. e w zakresie (art. 39 ust. 6a). W tym miejscu należy zaznaczyć, że podmioty zainteresowane nie musiałyby zwracać kosztów w przypadku niezłożenia oferty na umieszczenie urządzenia wskazywałyby oczekiwane parametry. Ta sytuacja spowoduje, że środki finansowe będą kierowane w obszary, które potencjalnie będą wykorzystane przez dostawców usług telekomunikacyjnych. W przypadku założenia zainteresowania, Zarządcy dróg publicznych projektowałiby i budowali kanały.</p> <p>W pozostałych przypadkach Zarządcy dróg rezerwowaliby jedynie teren pod umieszczenie kanałów. Taki stan rzeczy spowoduje, że środki finansowe będą kierowane celowo. Zauważmy, że obecnie wybudowane kanały które nie leżą w zainteresowaniu dostawców usług telekomunikacyjnych, za kilkanaście lat mogą nie spełniać nowych potrzeb lub wymogów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przepisy z zakresu kanałów technologicznych zostały usunięte z projektu ustawy.</p>

25.	Art. 2 po punkcie 1 (dot. z art. 7 ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	<p>Proponowana zmian: Po pkt 1 dodaje się pkt 1a) art. 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii zarządcy drogi, z która droga gminna utworzy sieć, po zaliczeniu oraz zarządu powiatu.”</p> <p>Przy okazji zmian w ustawie o drogach publicznych należałoby uregulować sposób zaliczania dróg do kategorii gminnych. Obecnie Gminy, przy zaliczeniu drogi do kategorii gminnej, powiązanej z drogą wojewódzką lub krajową podejmują uchwały jedynie po zasięgnięciu opinii Powiatu. Czyli Zarządca wyższej kategorii nie ma wpływu na powstające skrzyżowania, za które zgodnie z ustawą odpowiada. Nadania numeru zgodnie z art. 10 ust. 7 pkt 2 nadaje się po zaliczeniu. Zarządca drogi wyższej kategorii, do której włącza się zaliczana droga nie ma na to wpływu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Propozycja wykracza poza zakres merytoryczny projektu ustawy.</p> <p>Przedmiotowe kwestie wymagają pogłębionej analizy i szerszej dyskusji w celu wypracowania jak najbardziej optymalnego rozwiązania. Niemniej jednak przedmiotowe kwestie wykraczają poza zakres przedstawionego projektu.</p>
26.	Art. 2 pkt 5	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	<p>Proponowane zmiany w art. 10 wprowadzają kolejną zmianę – rewolucję odnośnie zaliczania dróg do odpowiednich kategorii w przypadku wybudowania nowych odcinków dróg.</p> <p>Zmiany te praktycznie likwidują wprowadzony poprzednio mechanizm „kaskadowej zmiany kategorii dróg”, który w naszej ocenie funkcjonował prawidłowo pod warunkiem rzetelnej oceny przez zarządcę czy dany odcinek spełnia wymagania dla danej kategorii drogi czy nie.</p> <p>Obecnie sugerowana regulacja spowoduje, że w praktyce, starodroże drogi krajowej zastąpione drogą ekspresową stanie się drogą wojewódzką, bez możliwości dalszej zmiany jej kategorii na powiatową czy gminną, nawet w przypadku, kiedy będzie to odcinek krótki i nie spełniający wymagań i funkcji przypisanej dla dróg wojewódzkich w ustawie. Zmiana kategorii na powiatową wymagałaby, po wprowadzeniu nowych przepisów, porozumienia się Województwa z Powiatem i uzyskania na to akceptacji Powiatu, co z powodu rosnących kosztów</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.</p>

utrzymania dróg jest właściwie niemożliwe do osiągnięcia, nawet w przypadku odpowiedniego uzasadnienia merytorycznego dla takiej zmiany. Proponowane w projekcie ustawy rozwiązanie jest bardzo niekorzystne, ponieważ wielokrotnie drogi ekspresowe budowane są krótkimi fragmentami oraz równolegle i bardzo blisko dotychczasowego przebiegu drogi krajowej. Oznacza to często, że starodroże, po oddaniu nowej drogi ekspresowej, przyjmuje charakter drogi serwisowej w stosunku do nowej drogi. W tym przypadku większość natężenia ruchu przejmuje nowa droga, a na starodrożu pozostaje tylko ruch lokalny. Tego rodzaju starodroże tym samym nie spełnia funkcji przynależnej dla dróg wojewódzkich. Automatyczne zaliczanie takich dróg do kategorii dróg wojewódzkich, oznaczałoby w dalszej perspektywie degradację znaczenia dróg wojewódzkich w sieci komunikacyjnej dróg publicznych i fikcyjność funkcji określonych dla nich w ustawie o drogach publicznych. Dodatkowo w proponowanej treści art. 10 ust. 5 i 5a nie zawarto regulacji dla przypadku zastąpienia drogi krajowej nowo wybudowanych odcinkiem autostrady. Nie określono, jaki mechanizm będzie obowiązywał w takim przypadku.

Ponadto, nielogiczna wydaje się zmiana w treści ust. 5e, gdzie zaproponowano, iż starodroże drogi wojewódzkiej automatycznie zostanie zaliczone do kategorii drogi powiatowej (też bez możliwości dalszej zmiany na drogę gminną). Propozycja ta jest niespójna z wcześniej proponowaną zmianą ust. 5a dotyczącą przypadku starodroży po drogach krajowych zastąpionych odcinkiem drogi innym niż droga ekspresowa i autostrada. Najczęściej nowy odcinek drogi krajowej (inny niż droga ekspresowa i autostrada) stanowi obwodnicę miasta. Według nowych regulacji, starodroże drogi krajowej po wybudowaniu obwodnicy miałyby być automatycznie zaliczone do kategorii dróg gminnych. Niewłaściwym się zatem wydaje, aby w przypadku starodroży dróg wojewódzkich, które także powstają w wyniku budowy

			obwodnic miejscowości, starodroża te miały stać się drogami kategorii dróg powiatowych a nie gminnych – analogicznie jak dla starodroży dróg krajowych.	
27.	Art. 2 pkt 5	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	<p><i>Proponowane brzmienie przepisów:</i></p> <p>„2) w art. 10:</p> <p>a) <i>ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej na odcinkach międzywęzłowych umożliwiając powiązanie nowego przebiegu drogi z drogą kategorii wojewódzkiej lub krajowej, jeśli dalszy przebieg drogi nie jest powiązany z drogą tej samej lub wyższej kategorii. Pozostały odcinek zostaje zaliczony do kategorii zapewniającej spójność drogi kategorii powiatowej, lub gminnej gdy te powiązania nie występują”.</i></p> <p>b) <i>ust. 5a otrzymuje brzmienie: „5a. Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi krajowej innej niż droga ekspresowa lub autostrada z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej. Odcinek zapewniający spójność zaliczony zostaje do kategorii powiatowej lub wojewódzkiej gdy te powiązania występują. O wyborze odcinka powiązania ze skrzyżowaniem lub węzłem tej samej lub wyższej kategorii decydują zarządcy drogi wyższego rzędu”.</i></p> <p>c) <i>uchyla się ust. 5b - 5d,</i></p> <p>d) <i>ust. 5e otrzymuje brzmienie: „5e. Odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi powiatowej.”;</i></p> <p>Brak możliwości pozbawienia drogi kategorii narzuconej ustawą doprowadzi do braku powiązań w zakresie sieciowości dróg.</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że odcinki dróg częściowo biegnące po istniejącym śladzie drogi zastępowanej drogą ekspresową nie będą miały powiązań z drogami tej</p>	Uwaga uwzględniona jw.

		<p>samej kategorii lub wyższej, a powiązania tych odcinków, jeśli zostały w ogóle zaprojektowane nie posiadają dostosowanych parametrów w zakresie wymaganej przepisami prawa szerokości, nośności itd.</p> <p>Zasadnym jest zatem wprowadzenie zapisów umożliwiających nowemu zarządcy drogi – tj. Zarządowi Województwa takie powiązanie „starodroża” drogi ekspresowej aby zapewnić jej powiązania sieciowe z drogami tej samej lub wyższej kategorii odcinka drogi. W tym celu konieczne jest uzupełnienie zapisu w art. 5 na końcu zdania po przecinku zamiast kropki: „...na odcinkach międzywęzłowych umożliwiając powiązanie nowego przebiegu drogi z drogą kategorii wojewódzkiej lub krajowej, jeśli dalszy przebieg drogi nie jest powiązany z drogą tej samej lub wyższej kategorii. Pozostały odcinek zostaje zaliczony do kategorii zapewniającej spójność drogi kategorii powiatowej, lub gminnej gdy te powiązania nie występują”.</p> <p>Nie wskazano przepisów dotyczących ujednoczenia działań związanych z już przekazanymi odcinkami dróg po wybudowaniu dróg ekspresowych.</p> <p>Np. dla drogi ekspresowej S5 przekazano odcinek drogi w ramach etapu 7. W sytuacji, gdy pozostałe odcinki miałyby posiadać najniższą kategorię drogi wojewódzkiej nastąpiłaby wyraźna niespójność w zakresie przebiegów tych dróg i brak logicznych powiązań.</p> <p>W tej sytuacji na odcinku od m. Gniezno do m. Bydgoszcz dotychczasowa droga S5 zmieniałaby zarządcę kilkakrotnie.</p> <p>Zasadnym jest zastosowanie przepisów przejściowych dla już rozpoczętych zmian na sieci drogowej.</p> <p>Wprowadzenie w życie ustawy w przedłożonym do zaopiniowania kształcie będzie niezgodne z: Rekomendacją Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2020 r. (DDP-4.0600.1.2020) WR-D-11-1 Wytuczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe, w zakresie kształtowana struktury funkcjonalnej sieci drogowej.</p>	
--	--	---	--

		<p>Pozostawienie krótkich, kilkusetmetrowych odcinków zastępowanych nowowytbudowaną drogą ekspresową, w sytuacji gdy biegnie ona w istniejącym śladzie „starodroża” drogi ekspresowej doprowadzi do powstania wielu nowych bardzo krótkich odcinków dróg wojewódzkich nie posiadających znaczenia dla województwa. Przy braku numerów trzycyfrowych przeznaczonych dla dróg wojewódzkich argument ten jest zasadny.</p> <p>Ustawa nie wskazuje, nie przewidziano również aktów wykonawczych związanych z dokumentacją, jaka powinna zostać przekazana nowemu zarządcy drogi i zarządcy ruchu w celu prawidłowego zarządzania i wypełniania obowiązków zarządcy drogi zgodnie z art. 20 UDP. Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że zarządca drogi dowiaduje się o fakcie zarządzania nowym odcinkiem drogi na podstawie pisma, które wpływa na kilka dni przed terminem przekazania. Przepisy winny określać również jakie dokumenty należy przekazać nowemu zarządcy drogi w celu wykonywania obowiązków. Przekazanie dokumentów winno być podzielone na dwa etapy. Etap I – przekazanie dokumentów winno nastąpić na 30 dni przed planowanym przekazaniem odcinka drogi. W skład dokumentów winny wchodzić: projekt wraz zatwierdzeniem stałej organizacji ruchu, wykaz działek ewidencyjnych przewidzianych do przekazania, dokumentacja techniczna ostatniej przebudowy przekazywanego odcinka, kserokopia książki drogi i protokołu przeglądu rocznego. Etap II – inne dokumenty, które winny zostać przekazane w terminie do 14 dni po przekazaniu odcinka drogi.</p> <p>Należy zwrócić również uwagę na fakt, iż oddanie do użytkowania następuje w drodze decyzji WINB. Brak jest wskazań, jak należy rozpatrywać przypadek, gdy decyzja na użytkowanie nowowytbudowanej drogi krajowej jest warunkowa (brak elementów, które muszą zostać wykonane wraz z terminem wskazującym na usunięcie braków), lub decyzja jest częściowa. Czy na podstawie</p>	
--	--	--	--

			<p>takiej decyzji możliwe jest przekazanie starego odcinka drogi nowemu zarządcy?</p> <p>W celu zapewnienia spójności odcinków dotychczasowej drogi krajowej zastąpionej przez nowo wybudowany odcinek drogi krajowej innej niż droga ekspresowa lub autostrada zasadnym jest zaliczenie odcinka zapewniającego spójność do kategorii powiatowej lub wojewódzkiej gdy te powiązania występują. O wyborze odcinka powiązania ze skrzyżowaniem lub węzłem tej samej lub wyższej kategorii winien decydować zarządca drogi wyższego rzędu celem prawidłowego skomunikowania drogi.</p> <p>Ustawa wskazuje sposób wyprowadzenia ruchu z miejscowości zastąpionych przez nowowytbudowany odcinek drogi wojewódzkiej, jednak nie wskazuje sposobu wyprowadzenia ruchu w przypadku budowy obwodnic i odcinków dróg na sieci dróg krajowych. Zasadnym jest wyeliminowanie ruchu pojazdów zwłaszcza ciężarowych z miejscowości, w których obwodnica zastępuje drogę krajową, tak aby droga wojewódzka rozpoczynała się lub kończyła się na skrzyżowaniu lub węźle tej obwodnicy i nie wprowadzała ruchu tranzytowego do centrum tej miejscowości. Pozwoli to zhierarchizować prawidłowo sieć dróg publicznych.</p> <p>Ustawa w obecnym kształcie wprowadza ruch ciężarowy z dróg wojewódzkich do centrów miejscowości w których budowana jest obwodnica w kategorii drogi krajowej, co jest niezgodne z potrzebami lokalnej społeczności i polityka transportu.</p> <p>Planowane zmiany uniemożliwią zarządcy ruchu na drogach wojewódzkich prawidłowe oznakowanie połączeń dróg krajowych i wojewódzkich (poprzez drogę gminną ?) i ograniczą lub całkowicie wyeliminują wpływ na organizację na skrzyżowaniach z drogami krajowymi, przy braku ciągłości drogi wojewódzkiej.</p>	
28.	Art. 1 pkt 4 projektu ustawy (dot. dodawanego	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski	Proponuje się wprowadzić dodatkowy podpunkt i przesunąć d) i e) odpowiednio na e) i f), a w miejsce wolnego podpunktu d):	Uwaga uwzględniona.

	art. 4 ust. 1 pkt 2d do ustawy o RFRD)	Województwa Zachodniopomorskiego	<p>d) po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu: „1c. W ramach realizacji zadań wojewódzkich mogą być dofinansowane zadania polegające wyłącznie na remoncie dróg wojewódzkich”.</p> <p>Dodatkowy nabór wyłącznie na zadania remontowe w ramach dofinansowania dla dróg wojewódzkich może być zasadny z analogicznych względów, co w przypadku dróg powiatowych i gminnych. Inwestycje polegające na remoncie charakteryzują się mniejszym rozmiarem, zasięgiem i nakładem kosztów niż kompleksowe przebudowy czy budowy dróg lub odcinków dróg wojewódzkich, a są niezwykle istotne z punktu widzenia bieżącego utrzymania.</p> <p>W świetle proponowanych zmian w art. 10 ustawy o drogach publicznych, które w znacznym stopniu ograniczą możliwość przekazywania dróg zarządcom niższych szczebli, co z kolei przełoży się na zwiększenie długości sieci drogowej oraz, co oczywiste, kosztów utrzymania, wyodrębnienie dodatkowego naboru dla zadań remontowych w ciągu dróg wojewódzkich będzie stanowiło pomoc dla samorządu województwa w utrzymaniu w odpowiednim standardzie technicznym oraz rozbudowie nowych odcinków dróg wojewódzkich.</p>	<p>Projektowany przepis został odpowiednio doprecyzowany tak aby wyraźnie wynikało z niego, że możliwe jest przeprowadzenie naboru w ramach zadań wojewódzkich na różny zakres i charakter zadań tak by umożliwić ogłoszenie naboru np. na określony rodzaj zadań wojewódzkich.</p> <p>Przedmiotowa zmiana uelastyczni odpowiednio procedurę przeprowadzania naborów i pozwoli dostosować ją do bieżących potrzeb na sieci drogowej.</p>
29.	Art.1. pkt 8 (dodanie art. 7a ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	<p>Zmiana wyrazu „dodaje” na „dodaje”.</p> <p>Oczywista omyłka pisarska.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Projekt został odpowiednio skorygowany.</p>
30.	Art.1. pkt 17, (art. 16d. ust. 3 ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	<p>W uzasadnieniu do zmian w ustawie, punkt 14 na stronie 19 (uzasadnienie odnośnie punktu 17 zmienianej ustawy) jest mowa o tym, że dofinansowanie dla zadania wojewódzkiego nie może przekroczyć kwoty 50 mln zł, natomiast w projekcie zmiany ustawy (art. 16d. ust. 3. – str. 8) kwota, której nie może przekroczyć dofinansowanie określona jest na 40 mln zł.</p> <p>Konieczne jest jasne określenie, którą kwotę należy przyjąć.</p>	<p>Uwaga bezprzedmiotowa.</p> <p>W związku z uwagami dotyczącymi zwiększenia limitu na zadania wojewódzkie (z proponowanej kwoty 40 mln zł) – zrezygnowano z określania maksymalnego limitu na zadanie wojewódzkie w ustawie. Przyjęto, że właściwsze będzie ustalanie maksymalnej wysokości dofinansowania zadania wojewódzkiego na etapie ogłaszania przez ministra właściwego do spraw transportu naboru na zadania wojewódzkie. Powyższe</p>

				rozwiązanie jest bardziej elastyczne i bardziej będzie odpowiadać aktualnym potrzebom.
31.	Art.1. pkt 29 lit. a	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Należy zmienić treść ppkt a) z „po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu” na „po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu”. Art. 36a ust. 3a został dodany przez art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 17 listopada 2021 r. (Dz.U.2021.2165) zmieniającej niniejszą ustawę z dniem 30 listopada 2021 r.	Uwaga uwzględniona. Zapisy projektu ustawy zostały stosownie poprawione.
32.	Art.1. pkt 29 lit. a	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Brak informacji o rodzaju wymogów formalnych, które wnioskodawca będzie musiał spełnić po zakończeniu naboru, ale przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Proponuje się dodać stosowną informację. Informacja o rodzaju wymogów formalnych, które mogą zostać narzucone w ogłoszeniu o naborze pomoże wnioskodawcy lepiej przygotować się do naboru i z pewnością zminimalizuje ryzyko konieczności zmian na liście zadań zakwalifikowanych do podpisania umowy o dofinansowanie.	Uwaga nieuwzględniona. Określenie katalogu wymogów formalnych w ustawie mogłoby zawęzić i nie uwzględniać wszystkich przypadków rozpatrywania wniosków o dofinansowanie ze środków Funduszu. Zasadne jest pozostawienie swobody poszczególnym podmiotom prowadzącym nabór.
33.	Art.1. pkt 35, (art. 36o, ust. 3, pkt 5 ustawy o RFRD)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Należy zmienić odniesienie do art. 36p ust. 1 pkt 1 na pkt 2. Punkt 5 odwołuje się do sposobu ustalenia natężenia ruchu drogowego, o którym jest mowa w art. 36p, ust. 1, pkt 2. Art. 36p, ust. 1, pkt 1 odnosi się do stanu przygotowania zadania wojewódzkiego, ze szczególnym uwzględnieniem posiadanych przez wnioskodawcę zezwoleń, pozwoleń i innych decyzji, które są niezbędne do realizacji zadania.	Uwaga uwzględniona. Zapisy projektu ustawy zostały stosownie poprawione.
34.	Art.1. pkt 35, odnośnie art. 36p, ust. 4, pkt 1 i 2	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Należy zmienić odniesienie do art. 36o ust. 4 pkt 1 na ust. 3 pkt 2. Ustęp 4 punkt 2 nie odnosi się do wysokości środków określonych w ogłoszeniu o naborze.	Uwaga uwzględniona. Przepisy projektu ustawy zostały stosownie poprawione.
35.	Art. 2. pkt 1	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa	Należy zmienić „drogowych” na „drogowych i morskich”. W projektowanym akcie prawnym pominięto konieczność dojazdu do morskich przejść granicznych.	Uwaga nieuwzględniona. Intencją projektowanego przepisu jest doprecyzowanie, że do dróg krajowych zalicza się drogi prowadzące do drogowych przejść granicznych,

		Zachodniopomorskiego		gdzie pojazdy mogą kontynuować przemieszczanie się po drogach. Przy zmianie definicji „drogi krajowej” brano przede wszystkim pod uwagę tranzytowy charakter dróg o znaczeniu transgranicznym, czyli warunek, że za przejściem granicznym jest również droga o podobnym standardzie.
36.	Art.2. pkt 2.	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Należy usunąć treść projektowanego w takim kształcie art. 2 pkt 2. Proponowane zmiany w art. 10, ust. 5-5e ustawy o drogach publicznych w konsekwencji odbiorą zarządcom dróg możliwość optymalizacji sieci drogowej po przejęciu zastępowanych nowymi odcinkami dróg od zarządców wyższego szczebla. Mechanizm kaskadowego przekazania drogi ograniczy się do jednego szczebla, co w zasadzie oznacza brak „kaskadowości”. Ustawodawca powinien przewidzieć możliwość dalszego przekazania drogi zarządcy niższego szczebla, w sytuacji, w której otrzymany odcinek byłej drogi krajowej, zastąpiony drogą ekspresową, nie spełnia kryteriów kwalifikacji do kategorii drogi wojewódzkiej, a także gdy otrzymany odcinek byłej drogi wojewódzkiej nie spełnia kryteriów kwalifikacji do kategorii drogi powiatowej. Podkreślamy, że Ministerstwo Infrastruktury dla proponowanej zmiany nie przedstawiło uzasadnienia oraz skutków wprowadzenia ww. zmiany w Ocenie Skutków Regulacji, zwłaszcza dotyczących samorządy. W przypadku chęci zmiany kaskadowego mechanizmu przekazywania dróg należałoby przeprowadzić dla takiej zmiany odrębny proces zmiany ustawy o drogach publicznych poprzedzony szerokimi konsultacjami z zarządcami dróg wraz z rzetelną oceną skutków projektowanej regulacji. Zaproponowany przepis koliduje z zapisami art. 5, 6, 6a i 7 zmienianej ustawy. Jeżeli dotychczasowy odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej z chwilą oddania go do użytkowania nie będzie spełniał wymagań art. 6 niedopuszczalny jest brak możliwości pozbawienia go kategorii drogi wojewódzkiej i zaliczenia	Uwaga uwzględniona. Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.

		<p>do kategorii właściwej ze względu na spełnione wymagania art. 6a i 7. Podobnie jeżeli dotychczasowy odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania nie będzie spełniał wymagań art. 6a niedopuszczalny jest brak możliwości pozbawienia go kategorii drogi powiatowej i zaliczenia do kategorii drogi gminnej.</p> <p>W optyce wieloletniego doświadczenia zarządu drogi ponadto, z uwagi na fakt, że proponowana zmiana art. 10 ust. 5 zakłada, że każdy odcinek drogi krajowej zastępowany nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej spełnia kryteria kwalifikacji drogi do kategorii dróg wojewódzkich, zachodzi konieczność spojrzenia na proponowane przepisy z dużym sceptycyzmem. Zintensyfikowany w ostatnich latach proces budowy dróg ekspresowych na terenie województwa zachodniopomorskiego przekłada się na ciągłe zmiany na sieci dróg wojewódzkich. Dobrym przykładem na to, jaką drogę przez mękę szykuje dla zarządców dróg wojewódzkich Ustawodawca są przekazane w roku 2021 odcinki byłej drogi krajowej nr 3, zastąpione drogą ekspresową nr S3 na odcinku Miękowo – Ostromice. W myśl nowych przepisów, Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich pozostałby z odcinkami, które nie przystają kryteriami do funkcjonalnej definicji drogi wojewódzkiej, nie mają ciągłości, nie stanowią połączenia między miastami i zdecydowanie nie mają znaczenia dla województwa. Odcinki te, w myśl nowych przepisów musiałyby stać się drogami wojewódzkimi o odpowiednio wysoko określonych standardach utrzymania. Podobnie z obejściami miejscowości w ciągu dróg ekspresowych. Mając na względzie podstawowy cel budowy obwodnicy, którym jest wyprowadzenie ruchu ciężkiego (w tym tranzytowego) z miejscowości, odebranie możliwości przekazania zarządcy dróg wojewódzkich starego odcinka drogi krajowej, który przechodził przez miejscowość na rzecz powiatu lub dalej do gminy doprowadzi do tego, że komfort życia mieszkańców</p>	
--	--	--	--

			<p>miejsowości nie ulegnie poprawie, bo ruch ciężki i tranzyt nadal będzie mógł się odbywać po drodze wojewódzkiej. Likwidacja możliwości przekazania odcinka drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi krajowej przekazanego po wybudowaniu nowego odcinka drogi ekspresowej uniemożliwi zarządcom dróg wojewódzkich planowanie rozwoju sieci drogowej pod kątem funkcjonalności przebiegu i regulacji funkcji transportowej w regionalnej sieci drogowej.</p> <p>Brak możliwości obniżenia kategorii odcinków dróg zastępowanych nowymi do kategorii właściwej ze względu na przepisy art. 5, 6, 6a i 7 zmienianej ustawy powodować będzie nie tylko koszty dla poszczególnych zarządców dróg ujmowane w budżetach poszczególnych jednostek, ale w ujęciu ogólnym wymusza ponoszenie przez polskiego podatnika niezasadnie wysokich kosztów utrzymania dróg o bezzasadnie podwyższonej kategorii, a zatem uniemożliwić będzie przeznaczanie publicznych środków finansowych na realizację programów rozwojowych, w tym na udział w skierowanych do samorządów programach rządowych.</p>	
37.	Art.2. pkt 3, (art. 39 ust. 6aa, pkt 3 ustawy o drogach publicznych)	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	<p>Proponuje się przeredagowanie punktu 3 tak, aby znalazło się w nim określenie „infrastruktura piesza i rowerowa” lub wprost „chodniki”, „ciągi pieszo-rowerowe”, „ścieżki rowerowe”. Obecne brzmienie tego punktu rodzi obawę pojawienia się problemów interpretacyjnych wynikających z faktu niewymienienia wprost pieszej i rowerowej infrastruktury liniowej, a wskazanie „w szczególności” infrastruktury punktowej, tj. przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów, etc.</p> <p>W uzasadnieniu do zmiany ustawy w części poświęconej art. 2, pkt 3 (strona 29 uzasadnienia) zamieszczono zapis odnośnie wyodrębnienia charakterystycznych grup inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. „Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej i rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak (...)”. Wprowadzie wymienia się infrastrukturę punktową „w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Użyty w projektowanym przepisie zwrot „w szczególności” oznacza otwarty katalog wyposażenia technicznego drogi.</p>

			szczególności”, ale pojawia się również ogólne sformułowanie „infrastruktura piesza i rowerowa”, które również powinno się znaleźć w zmienianej ustawie, żeby uniknąć sytuacji, w której budowa kilkuset metrów chodnika pociągnie za sobą konieczność lokalizacji kanału technologicznego, w związku z brakiem wymienienia chodnika w katalogu wyjątków.	
38.	Art. 3	Związek Województw RP - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	<p>W artykule 3 dodać poniższy zapis: „po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu: Art. 1a. 1. Przepisy ustawy, z wyjątkiem art. 20a, art. 20b, art. 22 i art. 31, stosuje się również do realizacji inwestycji polegających na budowie dróg rowerowych oraz ciągów pieszych, w przypadku gdy inwestorem jest organ wykonawczy jednostki samorządu terytorialnego.”</p> <p>Drogi rowerowe stanowią publiczną infrastrukturę transportową z której może korzystać każdy – niezależnie od posiadanych uprawnień czy sprawności. Obecne przepisy pozwalają na realizację dróg rowerowych w trybie specustawy, ale jeśli są realizowane w formie poszerzenia istniejącego pasa drogowego. W wielu przypadkach nie jest to jednak najkorzystniejsze rozwiązanie.</p> <p>Samodzielnie realizowane drogi rowerowe są bezpieczniejsze od dróg rowerowych prowadzonych wzdłuż istniejących dróg, ze względu na ograniczenie licznych punktów kolizji. Ponadto przy budowie drogi rowerowej wzdłuż istniejącej drogi bardzo często realizuje się ją w przy samej jezdni, nierzadko bez wymaganej skrajni, ponieważ budowa w oddaleniu od jezdni wymaga wykupu rozległego terenu. Realizacja niezależnie od istniejącej sieci drogowej pozwoli na odsunięcie dróg rowerowych np. w dawne leśne pasy przeciwpożarowe, na nieużywane miedze, linie brzegowe jezior i cieków wodnych itp. Taka możliwość nie tylko zwiększy bezpieczeństwo i komfort użytkowników, ale też znacząco obniży koszty realizacji.</p> <p>Obecnie niektóre JST realizują niezależnie drogi rowerowe w trybie specustawy budując je jako drogi dla pojazdów mechanicznych, a następnie organizacją ruchu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu.</p> <p>Przedstawiona kwestia wymaga szerszej dyskusji w kontekście zgłoszonej przez Rządowe Centrum Legislacji uwagi w zakresie wątpliwości odnośnie możliwości funkcjonowania ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 z późn. zm.) do roku 2050.</p>

			zmieniając ich przeznaczenie. Prowadzi to jednak do wyłączenia szerszego pasa terenu niż wystarczający dla ruchu rowerowego. Unormowanie prawne tej potrzeby inwestycyjnej jest istotną kwestią z punktu widzenia racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi oraz ułatwienia inwestycji neutralnych klimatycznie.	
39.	Art. 1 pkt 2 ppkt a) w zakresie dodawanego punktu 1a) Uzasadnienie str. 6	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>Czy w ramach zadań dojazdowych, mogą być realizowane zadania polegające na przebudowie/budowie/remontcie drogi stanowiącej dojazd do terminalu intermodalnego lub SSE której utworzenie jest dopiero planowane?</p> <p>Propozycja zmiany definicji pojęcia: „terminal intermodalny” na: obszar, na którym znajduje się lub planuje się budowę obiektu budowlanego lub zespołu obiektów budowlanych (...).</p> <p>Wprowadzenie proponowanej zmiany jest uzasadnione, ponieważ pozwoli na dostosowanie infrastruktury drogowej w trakcie powstawania terminalu intermodalnego a nie dopiero po jego uruchomieniu. Pozwoli to na większe wykorzystanie potencjału planowanego terminalu.</p> <p>Wprowadzenie proponowanej zmiany jest uzasadnione, ponieważ pozwoli na dostosowanie infrastruktury drogowej w trakcie powstawania specjalnej strefy ekonomicznej a nie dopiero po jej utworzeniu. Pozwoli to na większe wykorzystanie potencjału planowanej do utworzenia strefy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Obecnie resort infrastruktury identyfikuje duże zapotrzebowanie na realizację zadań dla już istniejących terminali intermodalnych lub Specjalnych Stref Ekonomicznych w związku z czym na chwilę obecną nie jest możliwe wprowadzenie rozwiązań które miałyby dotyczyć przyszłych podmiotów tego typu. W przyszłości jeżeli pojawiłyby się dodatkowe środki w Funduszu możliwa byłaby ponowna analiza ewentualnego poszerzenia zakresu.</p>
40.	Art. 1 pkt 4	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>Proponuje się wprowadzić dodatkowy podpunkt i przesunąć d) i e) odpowiednio na e) i f), a w miejsce wolnego podpunktu d):</p> <p>d) po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu: „1c. W ramach realizacji zadań wojewódzkich mogą być dofinansowane zadania polegające wyłącznie na remoncie dróg wojewódzkich”.</p> <p>Dodatkowy nabór wyłącznie na zadania remontowe w ramach dofinansowania dla dróg wojewódzkich może być zasadny z analogicznych względów, co w przypadku dróg powiatowych i gminnych. Inwestycje polegające na remoncie charakteryzują się mniejszym rozmiarem,</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Projektowany przepis został odpowiednio doprecyzowany tak aby wyraźnie wynikało z niego, że możliwe jest przeprowadzenie naboru w ramach zadań wojewódzkich na różny zakres i charakter zadań, tak aby umożliwić ogłoszenie naboru np. na konkretny rodzaj zadań wojewódzkich.</p> <p>Przedmiotowa zmiana uelastyczni odpowiednio procedurę przeprowadzania naborów i pozwoli</p>

			<p>zasięgiem i nakładem kosztów niż kompleksowe przebudowy czy budowy dróg lub odcinków dróg wojewódzkich, a są niezwykle istotne z punktu widzenia bieżącego utrzymania.</p> <p>W świetle proponowanych zmian w art. 10 ustawy o drogach publicznych, które w znacznym stopniu ograniczą możliwość przekazywania dróg zarządom niższych szczebli, co z kolei przełoży się na zwiększenie długości sieci drogowej oraz, co oczywiste, kosztów utrzymania, wyodrębnienie dodatkowego naboru dla zadań remontowych w ciągu dróg wojewódzkich będzie stanowiło pomoc dla samorządu województwa w utrzymaniu w odpowiednim standardzie technicznym oraz rozbudowie nowych odcinków dróg wojewódzkich.</p>	dostosować ją do bieżących potrzeb na sieci drogowej.
41.	Art. 1 pkt 4 ppkt a) (w zakresie dodawanego punktu 2d)	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>Zmiana nazewnictwa „drogi dla pieszych”, „drogi dla rowerów” na „chodniki”, „ścieżki rowerowe”, „ścieżki pieszo-rowerowe”.</p> <p>Sformułowania niezgodne z warunkami technicznymi.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zaproponowana w projekcie siatka pojęć odpowiada przepisom ustawy Prawo o ruchu drogowym. Natomiast siatka pojęć używanych w przepisach drogowych zostanie zmodyfikowana w celu dostosowania do projektu nowego rozporządzenia MI w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.</p>
42.	Art. 1 pkt 8	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Zmiana wyrazu „dodaję” na „dodaje”. Oczywista omyłka pisarska.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przepisy projektu ustawy zostały poprawione</p>
43.	Art. 1 pkt 17(odniesienie do art. 16d ust. 3)	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	W uzasadnieniu do zmian w ustawie, punkt 14 na stronie 19 (uzasadnienie odnośnie punktu 17 zmienianej ustawy) jest mowa o tym, że dofinansowanie dla zadania wojewódzkiego nie może przekroczyć kwoty 50 mln zł, natomiast w projekcie zmiany ustawy (art. 16d. ust. 3) kwota, której nie może przekroczyć dofinansowanie określona jest na 40 mln zł.	<p>Uwaga bezprzedmiotowa.</p> <p>W związku z uwagami dotyczącymi zwiększenia limitu na zadania wojewódzkie (z proponowanej kwoty 40 mln zł) – zrezygnowano z określania maksymalnego limitu na zadanie wojewódzkie w ustawie. Przyjęto, że właściwsze będzie ustalanie maksymalnej wysokości dofinansowania zadania wojewódzkiego na etapie ogłaszania przez ministra właściwego do spraw transportu naboru na zadania wojewódzkie. Powyższe rozwiązanie jest bardziej elastyczne i bardziej będzie odpowiadać aktualnym potrzebom.</p>
44.	Art. 1 pkt 21	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg	Wydłużenie terminu uzupełnienia wniosku do 14 dni. Jest to uzasadnione ponieważ w przypadku gdy wniosek	Uwaga uwzględniona częściowo

		Wojewódzkich	roboczo jest kreowany np. przez jednostki organizacyjne podległe danej JST, rzeczywista ilość czasu na uzupełnienie wniosku, ze względu na opóźnienia w przepływie informacji jest zbyt krótka. Ponadto mogą się również pojawiać losowe zdarzenia uniemożliwiające uzupełnienie wniosku w terminie 7 dni.	Projektodawca wprowadza wydłużenie terminu uzupełnienia wniosku do 10 dni.
45.	Art. 1 pkt 29 ppkt a)	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Należy zmienić treść ppkt a) z „po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu” na „po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu”. Należy zmienić treść ppkt a) z „po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu” na „po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu”. Art. 36a ust. 3a został dodany przez art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 17 listopada 2021 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 2165) zmieniającej niniejszą ustawę z dniem 30 listopada 2021 r.	Uwaga uwzględniona. Przepisy projektu ustawy zostały stosownie poprawione.
46.	Art. 1 pkt 29 ppkt a)	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Brak informacji o rodzaju wymogów formalnych, które wnioskodawca będzie musiał spełnić po zakończeniu naboru, ale przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Proponuje się dodać stosowną informację. Informacja o rodzaju wymogów formalnych, które mogą zostać narzucone w ogłoszeniu o naborze pomoże wnioskodawcy lepiej przygotować się do naboru i z pewnością zminimalizuje ryzyko konieczności zmian na liście zadań zakwalifikowanych do podpisania umowy o dofinansowanie.	Uwaga nieuwzględniona. Intencją zaproponowanych przepisów jest to aby to organ ogłaszający nabór miał swobodę w podejmowaniu decyzji jaki rodzaj wymogów formalnych wnioskodawca będzie musiał spełnić po zakończeniu naborów wniosków o dofinansowanie.
47.	Art. 1 pkt 35, odnośnie art. 36o, ust. 3, pkt 5	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Należy zmienić odniesienie do art. 36p ust. 1 pkt 1 na pkt 2. Punkt 5 odwołuje się do sposobu ustalenia natężenia ruchu drogowego, o którym jest mowa w art. 36p, ust. 1, pkt 2. Art. 36p, ust. 1, pkt 1 odnosi się do stanu przygotowania zadania wojewódzkiego, ze szczególnym uwzględnieniem posiadanych przez wnioskodawcę zezwoleń, pozwoleń i innych decyzji, które są niezbędne do realizacji zadania.	Uwaga uwzględniona.
48.	Art. 1. pkt 35, odnośnie art. 36p, ust. 4, pkt 1 i 2	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Należy zmienić odniesienie do art. 36o ust. 4 pkt 1 na ust. 3 pkt 2.	Uwaga uwzględniona.

			Art. 36o ust. 4 nie odnosi się do wysokości środków określonych w ogłoszeniu o naborze.	
49.	Art. 2 pkt 2	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>Projektowana ustawa wprowadza kolejną zmianę – rewolucję odnośnie zaliczania dróg do odpowiednich kategorii w przypadku wybudowania nowych odcinków dróg.</p> <p>Ustawodawca powinien przewidzieć możliwość dalszego przekazania drogi zarządcy niższego szczebla, w sytuacji, w której otrzymany odcinek drogi krajowej, zastąpiony drogą ekspresową nie spełnia kryteriów kwalifikacji do kategorii dróg wojewódzkich.</p> <p>Proponowane zmiany w art. 10 ustawy o drogach publicznych, (ust. 5-5e) w konsekwencji odbiorą zarządcom dróg możliwość optymalizacji sieci drogowej po przejściu zastępowanych nowymi odcinkami dróg od zarządców wyższego szczebla. Mechanizm kaskadowego przekazania drogi ograniczy się do jednego szczebla, co w zasadzie oznacza brak „kaskadowości”.</p> <p>Zmiany te praktycznie likwidują wprowadzony poprzednio mechanizm „kaskadowej zmiany kategorii dróg”, który w naszej ocenie funkcjonował prawidłowo pod warunkiem rzetelnej oceny przez zarządcę czy dany odcinek spełnia wymagania dla danej kategorii drogi czy nie.</p> <p>Projektowana regulacja spowoduje, że w praktyce, starodroże drogi krajowej zastąpione drogą ekspresową stanie się drogą wojewódzką, bez możliwości dalszej zmiany jej kategorii na powiatową czy gminną, nawet w przypadku, kiedy będzie to odcinek krótki i nie spełniający wymagań i funkcji przypisanej dla dróg wojewódzkich w ustawie. Zmiana kategorii na powiatową wymagałaby, po wprowadzeniu nowych przepisów, porozumienia się Województwa z Powiatem i uzyskania na to akceptacji Powiatu, co z powodu rosnących kosztów utrzymania dróg jest właściwie niemożliwe do osiągnięcia, nawet w przypadku odpowiedniego uzasadnienia merytorycznego dla takiej zmiany. Proponowane w projekcie ustawy rozwiązanie jest bardzo niekorzystne, ponieważ wielokrotnie drogi ekspresowe budowane są krótkimi fragmentami oraz równolegle i bardzo blisko</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.</p>

		<p>dotychczasowego przebiegu drogi krajowej. Oznacza to często, że starodroże, po oddaniu nowej drogi ekspresowej, przyjmuje charakter drogi serwisowej w stosunku do nowej drogi. W tym przypadku większość natężenia ruchu przejmuje nowa droga, a na starodrożu pozostaje tylko ruch lokalny. Tego rodzaju starodroże tym samym nie spełnia funkcji przynależnej dla dróg wojewódzkich. Automatyczne zaliczanie takich dróg do kategorii dróg wojewódzkich, oznaczałoby w dalszej perspektywie degradację znaczenia dróg wojewódzkich w sieci komunikacyjnej dróg publicznych i fikcyjność funkcji określonych dla nich w ustawie o drogach publicznych.</p> <p>Proponowana zmiana art. 10 ust. 5 zakłada, że każdy odcinek drogi krajowej zastępowany nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej spełnia kryteria kwalifikacji drogi do kategorii dróg wojewódzkich. Tymczasem doświadczenia Członków Konwentu Zarządów Dróg Wojewódzkich każą spojrzeć na proponowane przepisy z dużym sceptycyzmem. Zintensyfikowany w ostatnich latach proces budowy dróg ekspresowych na terenie poszczególnych województw przekłada się na ciągłe zmiany na sieci dróg wojewódzkich. W myśl nowych przepisów, zarządca dróg wojewódzkich pozostałby z odcinkami, które nie przystają kryteriami do funkcjonalnej definicji drogi wojewódzkiej, nie mają ciągłości, nie stanowią połączenia między miastami i zdecydowanie nie mają znaczenia dla województwa. Podobnie z obejściami miejscowości w ciągu dróg ekspresowych. Mając na względzie podstawowy cel budowy obwodnicy, którym jest wyprowadzenie ruchu ciężkiego (w tym tranzytowego) z miejscowości, odebranie możliwości przekazania zarządcy dróg wojewódzkich starego odcinka drogi krajowej, który przechodził przez miejscowość na rzecz powiatu lub dalej do gminy doprowadzi do tego, że komfort życia mieszkańców miejscowości nie ulegnie poprawie, bo ruch ciężki i tranzyt nadal będzie mógł się odbywać po drodze wojewódzkiej. Likwidacja możliwości przekazania odcinka drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi</p>	
--	--	---	--

			krajowej przekazanego po wybudowaniu nowego odcinka drogi ekspresowej uniemożliwi zarządcom dróg wojewódzkich planowanie rozwoju sieci drogowej pod kątem funkcjonalności przebiegu i regulacji funkcji transportowej w regionalnej sieci drogowej.	
50.	Art. 2 pkt 2	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	W proponowanej treści art. 10 ust. 5 i 5a ustawy o drogach publicznych nie zawarto regulacji dla przypadku zastąpienia drogi krajowej nowo wybudowanych odcinkiem autostrady. Nie określono, jaki mechanizm będzie obowiązywał w takim przypadku. Konieczność uregulowania wskazanych zagadnień.	Uwaga uwzględniona. Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.
51.	Art. 2 pkt 2	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	Nielogiczna wydaje się zmiana w treści ust. 5e, gdzie zaproponowano, iż starodroże drogi wojewódzkiej automatycznie zostanie zaliczone do kategorii drogi powiatowej (też bez możliwości dalszej zmiany na drogę gminną). Propozycja ta jest niespójna z wcześniej proponowaną zmianą ust. 5a dotyczącą przypadku starodroży po drogach krajowych zastąpionych odcinkiem drogi innym niż droga ekspresowa i autostrada. Najczęściej nowy odcinek drogi krajowej (inny niż droga ekspresowa i autostrada) stanowi obwodnicę miasta. Według nowych regulacji, starodroże drogi krajowej po wybudowaniu obwodnicy miałyby być automatycznie zaliczone do kategorii dróg gminnych. Niewłaściwym się zatem wydaje, aby w przypadku starodroży dróg wojewódzkich, które także powstają w wyniku budowy obwodnic miejscowości, starodroża te miały stać się drogami kategorii dróg powiatowych a nie gminnych – analogicznie jak dla starodroży dróg krajowych.	Uwaga uwzględniona. jw
52.	Art. 2 pkt 3, odnośnie	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg	Proponuje się przeredagowanie dodawanego do art. 39 ust. 6aa punktu 3 tak, aby znalazło się w nim określenie	Uwaga nieuwzględniona.

	dodawanego do art. 39 ust. 6aa, pkt 3	Wojewódzkich	<p>„infrastruktura piesza i rowerowa” lub wprost „chodniki”, „ciągi pieszo-rowerowe”, „ścieżki rowerowe”. Obecne brzmienie tego punktu rodzi obawę pojawienia się problemów interpretacyjnych wynikających z faktu niewymienienia wprost pieszej i rowerowej infrastruktury liniowej, a wskazanie „w szczególności” infrastruktury punktowej, tj. przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów, etc.</p> <p>W uzasadnieniu do zmiany ustawy w części poświęconej art. 2, pkt 3 (strona 29 uzasadnienia) zamieszczono zapis odnośnie wyodrębnienia charakterystycznych grup inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. „Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej i rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak (...)”. Wprawdzie wymienia się infrastrukturę punktową „w szczególności”, ale pojawia się również ogólne sformułowanie „infrastruktura piesza i rowerowa”, które również powinno się znaleźć w zmienianej ustawie, żeby uniknąć sytuacji, w której budowa kilkuset metrów chodnika pociągnie za sobą konieczność lokalizacji kanału technologicznego, w związku z brakiem wymienienia chodnika w katalogu wyjątków.</p>	Użyty w projektowanym przepisie zwrot „w szczególności” oznacza otwarty katalog wyposażenia technicznego drogi. Zatem nie ma potrzeby dopisywania kolejnych elementów.
53.	Uzasadnienie zadania wojewódzkie str. 12-13	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	<p>W treści uzasadnienia jest wpisane, że po drogach publicznych mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej wynoszącym do 11,5 tony. Czy uzyskanie funduszy na zadanie polegające na remoncie drogi wojewódzkiej będzie uwarunkowane zwiększeniem nośności drogi (co nie jest remontem tylko przebudową)?</p> <p>Czy zadania wymienione w projekcie ustawy można łączyć - np. remont odcinka drogi wojewódzkiej i budowa na tym samym odcinku ścieżki rowerowej?</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Zgodnie z definicją ustawową remont drogi nie podnosi parametrów technicznych remontowanej drogi w tym także jej nośności. Natomiast jeżeli zakres inwestycji obejmuje budowę/przebudowę to wtedy uzyskanie dofinansowania będzie uzależnione od zwiększenia nośności drogi.</p> <p>W ramach jednego naboru zadania mogą być łączone ale zależy to od kryteriów tego naboru. Szczegółowe warunki na dofinansowanie zadań wojewódzkich będą określone w kryteriach naboru ogłaszanego przez ministra właściwego do spraw transportu.</p>
54.	Art. 1 pkt 2 lit. a projektu (dodający art. 2	Związek Powiatów Polskich	Mając na uwadze specyfikę lokalizowania SSE trzeba zauważyć, że droga publiczna lub jej odcinek łączący wyznaczoną granicę strefy z najbliższą drogą publiczną to	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W przypadku gdy droga dojazdowa będzie łączyć się z drogą o niższych parametrach technicznych (drogi</p>

	ust. 1 pkt 1d do ustawy o RFRD)		może być za mało dla zapewnienia odpowiedniego szlaku drogowego prowadzącego do strefy – gdyż np. „najbliższa droga publiczna”, do której doprowadzi dojazd, może nie być w stanie przenosić obciążenia ruchem właściwego dla SSE, w której miałyby być prowadzona działalność gospodarcza w pełnym zakresie.	gminne lub powiatowe) niemogącą przenosić dużego obciążenia ruchem, drogi te będą mogły znaleźć dofinansowanie ze środków Funduszu w ramach zadań powiatowych lub gminnych.
55.	Art. 1 pkt 4 lit. c projektu (dodający art. 4 ust. 1b do ustawy o RFRD)	Związek Powiatów Polskich	Przepis – m.in. ze względu na jego umiejscowienie w ustawie oraz treść materiałów legislacyjnych – zapewne miał na celu wyodrębnienie zadań remontowych jako jednego z „typów” zadań. Niestety jego bieżąca redakcja powoduje, że w wielu przypadkach może on być interpretowany jako lex specialis, według którego w ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych dofinansowywane mają być jedynie inwestycje polegające na remoncie dróg powiatowych lub gminnych.	Uwaga nieuwzględniona. Intencją zaproponowanych w projekcie zmian jest wyodrębnienie w ramach zadań powiatowych i gminnych zadań remontowych i umożliwienie ogłoszenie naboru tylko na zadania remontowe ale w ramach limitu na zadania powiatowe i gminne. Przy czym nie jest intencją MI tworzenie odrębnej kategorii zadań remontowych powiatowych i gminnych.
56.	Art. 1 pkt 4 lit. d projektu – zmieniający art. 4 ust. 4 ustawy o RFRD)	Związek Powiatów Polskich	Przy ograniczonych zasobach Funduszu przeznaczanie środków na finansowanie wykupu nieruchomości w pełnej wysokości – w powiązaniu z pozostałymi przepisami projektu (patrz punkt 5) – może prowadzić do wykorzystania dużej części środków Funduszu właśnie na tego typu zadania. Jeżeli resort infrastruktury dostrzega – a sugeruje to uzasadnienie – potrzebę finansowania budowy dróg dojazdowych do terminali intermodalnych, to należy w tym celu stworzyć odrębne źródło finansowania, a nie „wypaczać” ideę Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, przypomnijmy, w poprzedniej nomenklaturze, Funduszu Dróg Samorządowych.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na potrzeby w zakresie rozwoju terminali intermodalnych zasadne jest by dofinansowanie również obejmowało wykup nieruchomości pod drogi dojazdowe do tych terminali. Intencją MI jest objęcie dofinansowaniem tych terminali, które są najważniejsze z punktu widzenia Państwa.
57.	Art. 1 pkt 15 projektu – zmieniający art. 14 ust. 2 i 3 ustawy o RFDR)	Związek Powiatów Polskich	Przechodzenie na wskaźnik dochodów podatkowych – przy równoczesnym pozostawieniu pewnych „globalnych” kwot, które należy przeliczać na liczbę mieszkańców – wydaje się rozwiązaniem niepotrzebnie komplikującym przepis.	Uwaga nieuwzględniona. 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.
58.	Art. 1 pkt 17 projektu – dodający art. 16c do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg	Związek Powiatów Polskich	Projekt zakłada, że dofinansowanie zadania dojazdowego do terminala intermodalnego będzie mogło wynosić nawet 95% kosztów realizacji tego zadania, a wysokość dofinansowania nie będzie mogła przekroczyć... 300 milionów złotych. W konsekwencji „Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg” ma dużą szansę na stanie się „Rządowym Funduszem Dojazdu do Terminali Intermodalnych”.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na potrzeby w zakresie rozwoju terminali intermodalnych zasadne jest by poziom dofinansowania wynosił aż 95% w celu zwiększenia zainteresowania samorządów tego rodzajem inwestycji.
59.	Art. 1 pkt 18 projektu – uchylający art. 17 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.	Związek Powiatów Polskich	Zmianę należy ocenić pozytywnie (szczególnie w kontekście wykorzystywania przez samorzady w tym celu zewnętrznych środków krajowych), niemniej wymaga ona pogłębionej analizy z perspektywy dopuszczenia wykorzystania w tym celu środków unijnych.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
60.	Art. 1 pkt 20 lit. b projektu – dodający art. 21 ust. 8 do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (przewidywanie w ogłoszeniach wymogów formalnych, które wnioskodawca powinien spełnić przed	Związek Powiatów Polskich	Sformułowanie „wymogi formalne” jest co najmniej lakoniczne, a od dochowania wymogom formalnym będą zależały dalsze losy umowy o dofinansowanie. Stąd też sformułowanie to musi zostać doprecyzowane i należyście wyjaśnione.	Uwaga nieuwzględniona. Określenie katalogu wymogów formalnych w ustawie mogłoby zawęzić i nie uwzględniać wszystkich przypadków rozpatrywania wniosków o dofinansowanie ze środków Funduszu. Zasadne jest pozostawienie swobody poszczególnym podmiotom prowadzącym nabór. W celu usprawnienia procedury naboru wniosków o dofinansowanie doprecyzowano przepisy określając 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. Zastosowanie takiego rozwiązania uelastyczni procedurę naboru wniosków, jednakże wnioskodawca

	podpisaniem umowy o dofinansowanie); art. 1 pkt 25 lit. a – dodający art. 28 ust. 1a do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg			będzie musiał takie dodatkowe wymogi spełnić przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Jednocześnie nie ma ryzyka mniejszego poziomu wykorzystania środków Funduszu w przypadku gdy wnioskujący takich wymogów nie spełni, gdyż środki te zostaną przeznaczone na dofinansowanie zadań z list rezerwowych albo na nowe dodatkowe nabory. Zawsze bowiem złożonych jest więcej wniosków niż następnie zawiera zatwierdzona lista. Powyższe rozwiązanie jest korzystne dla samorządów, gdyż daje im większą szansę na wykorzystanie środków Funduszu na większą liczbę zadań, również tych które nie spełniają jeszcze wszystkich wymogów formalnych na etapie składania wniosków o dofinansowanie a spełnią je do momentu zawarcia umowy.
61.	Art. 1 pkt 22 lit. d projektu – uchylający art. 23 ust. 3 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg	Związek Powiatów Polskich	Rozciąganie w czasie rozpatrywania wniosków przez komisję wojewody ma niewiele wspólnego z deklarowanym przez projektodawców usprawnieniem funkcjonowania RFRD – stąd też termin powinien pozostać w ustawie.	Uwaga nieuwzględniona. 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.
62.	Art. 1 pkt 22 lit. e projektu – zmieniający art. 23 ust. 9 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg	Związek Powiatów Polskich	Chcemy zdecydowanie zaprotestować przeciwko takiemu rozwiązaniu. Oznacza ono de facto utajnienie rozstrzygnięć komisji wojewody, co znacznie utrudni samorządom dochodzenie tego, jakie uznaniowe decyzje podjął Prezes Rady Ministrów.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa zmiana ma na celu usprawnienie pracy wojewodów. Należy zauważyć że dofinansowanie otrzymuje zadanie, które jest umieszczone na ostatecznej zatwierdzonej przez Prezesa Rady Ministrów liście.
63.	Art. 1 pkt 24 lit. d projektu – dodający art. 26 ust. 4a do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg	Związek Powiatów Polskich	Z przepisu nie wynika, czy chodzi o jedno zadanie w każdym z naborów, czy jedno zadanie we wszystkich ze wskazanych naborów – powinien być to szerszy z wariantów.	Uwaga uwzględniona. Intencją zaproponowanej zmiany jest by 1 zadanie mogło być zgłaszane do różnych naborów w danym roku ale mogło otrzymać dofinansowanie tylko w ramach 1 naboru. Przepis został preredagowany.

64.	Art. 1 pkt 25 lit. c projektu – zmieniający art. 28 ust. 8 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg	Związek Powiatów Polskich	Nie może być tak, że z jednej strony jednostka samorządu terytorialnego zawiera umowę o dofinansowanie, a z drugiej strony potem okazuje się, że umowa wygasa z mocy prawa, gdyż dofinansowanie nie zostało przekazane. Wygaśnięcie z mocy prawa uniemożliwia dochodzenie j.s.t. roszczeń, choć niewątpliwie odniosła ona szkodę.	Uwaga nieuwzględniona. Intencją projektodawcy jest wyraźne określenie w jakich przypadkach umowy zawarte na dofinansowanie zadań ulegają wygaśnięciu z mocy prawa. Powyższe jest spowodowane faktem, iż środki przekazywane na zadania muszą być wykorzystane w danym roku budżetowym a co za tym idzie ich rozliczenie musi nastąpić również w przeciągu danego roku. W celu zapobieżenia problemom jakie samorządy mogłyby mieć w przypadku niewłaściwego sposobu wydatkowania środków otrzymanych z Funduszu konieczne jest wprowadzenie odpowiedniego mechanizmu zabezpieczającego. Generalnie ideą funkcjonowania Funduszu jest wsparcie zadań, które mogą zostać szybko zrealizowane tak by uzyskać jak najszybszy efekt rzeczowy.
65.	Art. 2 pkt 3 lit. c projektu – zmieniający art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych	Związek Powiatów Polskich	Związek Powiatów Polskich wielokrotnie otrzymywał informacje od członków o tym, że postępowania w tym zakresie przed ministrem właściwym do spraw informatyzacji toczą się przez kilka miesięcy. W konsekwencji apelujemy o ustalenie ustawowego terminu, w którym minister powinien wydać decyzję – a w razie niedochowania temu terminowi, następowałoby milczące załatwienie sprawy.	Uwaga bezprzedmiotowa. Przepisy usunięte z projektu ustawy.
66.	Pkt 6 OSR – w zakresie kosztu budowy kanału technologicznego	Związek Powiatów Polskich	Projektodawcy w Ocenie Skutków Regulacji wskazali, że koszt zlokalizowania 2,5 km kanału technologicznego wzdłuż drogi krajowej to 300 tysięcy złotych. Równocześnie zasygnalizowali brak danych od samorządowych zarządców. Według informacji posiadanych przez Związek Powiatów Polskich, w chwili obecnej realnym jest założenie kosztu na poziomie 200 tysięcy złotych na kilometr – w odniesieniu do dróg powiatowych.	Uwaga została uwzględniona. OSR projektu ustawy został uzupełniony o stosowne informacje.
67.	Uwaga o charakterze ogólnym	Instytut Transportu Samochodowego	W projekcie zmiany ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (RFRD) zapisano, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem (BGK) sporządzać będzie roczny plan finansowy Funduszu. Naszym zdaniem należy również opracowywać ramowy	Uwaga nieuwzględniona. Wszystkie fundusze przepływowe mają plany roczne natomiast podmiot obsługujący Fundusz, czyli Bank Gospodarstwa Krajowego w porozumieniu z ministrem

			plan 5-letni. Coroczne "demontaże" finansów nie sprzyjają wdrażaniu długofalowych strategii w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej.	właściwym do spraw transportu tworzy projekcje wydatków i wpływów funduszy na przyszłe lata.	
68.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	<p>Należy zwrócić uwagę na precyzyjność zapisów we wstępie OSR – np. Projekt ustawy o zmianie ustawy o RFRD oraz niektórych innych ustaw ma na celu wprowadzenie zmian do funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego dalej „Funduszem”, które pozwolą na dostosowanie jego organizacji pracy do bieżących potrzeb w zakresie dofinansowania samorządowej infrastruktury drogowej w celu zapewnienia jej jak najsprawniejszego rozwoju oraz pobudzenia rozwoju transportu intermodalnego. Należy rozważyć, czy tylko infrastruktury drogowej samorządowej, czy szerzej – krajowej, szczególnie w zakresie transportu intermodalnego.</p> <p>Zbyt mało uwagi poświęcono zagadnieniu poprawy 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. Samo zagadnienie „ostatniej mili” wymaga doprecyzowania pod kątem przyszłej absorpcji środków z „modernizowanego” KFD.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg jest instrumentem wsparcia dróg należących do jednostek samorządu terytorialnego różnych szczebli. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli.</p>
69.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	<p>Zagadnienia „obwodnicowe” są kluczowymi zadaniami infrastrukturalnymi w skali kraju i mają bezpośredni wpływ na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego brd, w tym w szczególności niechronionych uczestników ruchu. Projekt zmiany ustawy marginalizuje znaczenie tych zadań.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Od początku funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (wcześniej Funduszu Dróg Samorządowych) jego głównym celem było wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej należącej do jednostek samorządu terytorialnego. Możliwość dofinansowania przez Fundusz rozbudowy przez samorządy infrastruktury drogowej dotyczy również możliwości budowy obwodnic w ciągach dróg samorządowych, w tym realizacji zadań obwodnicowych polegających na budowie obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich jako odrębnych zadań. Resort infrastruktury wielokrotnie, przy okazji prowadzenia zmian legislacyjnych sygnalizował, iż</p>

				strategicznym elementem poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżowania jest budowa obwodnic miejscowości.	
71.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	<p>Z punktu widzenia lokalnych społeczności krzywdzący wydaje się artykuł 16d punkt 3 projektu zmiany ustawy, ograniczający wysokość dofinansowania na zadanie wojewódzkie do 40 mln zł. Jest to kwota niewspółmiernie niska do kwoty wymienionej w artykule 16c punkt 3, która określa kwotę dofinansowania na zadanie dojazdu do terminala intermodalnego do 300 mln zł. Np. oddana kilka lat temu do użytkowania obwodnica Garwolina kosztowała ponad 240 mln zł, a należy zwrócić uwagę na rosnące koszty materiałów budowlanych i wykonawców.</p>	<p>Uwaga bezprzedmiotowa.</p> <p>W związku z uwagami dotyczącymi zwiększenia limitu na zadania wojewódzkie (z proponowanej kwoty 40 mln zł) – zrezygnowano z określania maksymalnego limitu na zadanie wojewódzkie w ustawie. Przyjęto, że właściwsze będzie ustalanie maksymalnej wysokości dofinansowania zadania wojewódzkiego na etapie ogłaszania przez ministra właściwego do spraw transportu naboru na zadania wojewódzkie. Powyższe rozwiązanie jest bardziej elastyczne i bardziej będzie odpowiadać aktualnym potrzebom.</p>
72.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	<p>Przy ograniczonych siłą rzeczy środkach finansowych inwestycje infrastrukturalne w szczególności priorytet powinien zostać przyznany zagadnieniom „obwodnicowym”, czego brakuje w projekcie zmiany ustawy o RFRD. Nacisk kładziony jest jedynie na dofinansowanie budowy dojazdów do terminali intermodalnych, co w nikłym stopniu przyczyni się do poprawy brd. Wobec istniejących ograniczeń budżetowych należałoby jasno sprecyzować priorytety inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej jako te związane z bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu i związane z nimi inwestycje „obwodnicowe”.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona jw.</p> <p>Zadania obwodnicowe są szczegółowo uregulowane w przepisach art. 36a-36e już obowiązującej ustawy.</p>
73.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	<p>Nadmierne wydaje się inwestowanie w infrastrukturę drogową we wszystkich Specjalnych Strefach Ekonomicznych w jednakowy sposób. Wg raportu z kontroli NIK z 28 maja 2020 rok, a także UOKiK, nie wszystkie SSE osiągnęły w pełni swoje cele. Funkcjonowanie SSE przedłużono do 2026 roku, więc jest to zbyt krótka perspektywa, dla tak wysokich poziomów dofinansowania. Należy mieć również na względzie zmiany wprowadzone z dniem 30 czerwca 2018 r. – ustawę w zakresie wspierania nowych inwestycji, która w istotny sposób zmienia dotychczasowy system udzielania</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Ze względu na zaistniałe potrzeby zasadne jest zapewnienie możliwości wsparcia z Funduszu również zadań dojazdowych do SSE.</p>

			zwolnień w podatku dochodowym funkcjonujący w SSE. Rozwój infrastruktury drogowej dla SSE byłby nieefektywny bez kryterium indykatywności (np. strefa SSE Mielec charakteryzuje się innymi parametrami efektywności niż pozostałe i podział środków powinien to uwzględniać).		
74.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Institut Transportu Samochodowego	Wątpliwości budzi też zmieniony artykuł 36a ustęp 4, w myśl którego minister właściwy do spraw transportu może wskazać maksymalną liczbę zadań „obwodnicowych”, które mogą uzyskać dofinansowanie z jednego województwa. Zagadnienia te powinny znajdować się w obszarze szerokiego konsensusu społeczno-politycznego. Jest to też niepotrzebny zabieg na rzecz centralizacji podziału środków z RFRD.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe funduszu zasadne jest umożliwienie ministrowi właściwego ds. transportu określanie maksymalnej liczby wniosków i zadań, tak aby, było możliwe dofinansowanie zadań we wszystkich województwach.
75.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Institut Transportu Samochodowego	Można próbować powiązać ograniczenie liczby zadań „obwodnicowych” ze wskaźnikami brd. Statystycznie rzecz biorąc, tam gdzie ginie więcej niechronionych uczestników ruchu drogowego, tam bardziej potrzebne wydają się być zadania „obwodnicowe”. Inna liczba niezbędnych i nie powstałych do dzisiaj obwodnic znajduje się w województwie opolskim liczącym 980 tys. mieszkańców, czy woj. świętokrzyskim liczącym 1.240 tys. mieszkańców, a inna w województwie mazowieckim liczącym 5.324 tys. mieszkańców. Powiązanie decyzyjności w zakresie inwestycji „obwodnicowych” ze wskaźnikami mierzalnymi, ekonomicznymi, demograficznymi, czy brd będzie wydajniejsze ekonomicznie niż arbitralność.	Uwaga nieuwzględniona. Praktyka z obecnie ogłoszonego naboru na zadania obwodnicowe nie wskazuje potrzeby zmiany jego kryteriów.
76.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Institut Transportu Samochodowego	Projekt zmiany ustawy o RFRD niestety nie wprowadza żadnych oczekiwanych rozwiązań prawnych w zakresie budowy obwodnic w tych miejscach, gdzie należy przeprowadzać równoległe inwestycje w zakresie DK i DW. Brakuje rozwiązań ustawowych, które skłoniłyby GDDKiA do ściślejszej współpracy z władzami powiatowymi, czy wojewódzkimi choćby właśnie w zakresie budowy obwodnic miejscowości.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu ustawy.
77.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Institut Transportu Samochodowego	Zagadnienie zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i starszych jest wzmiankowane tylko jeden raz i bardzo ogólnie na przedostatniej stronie	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu.

			dokumentu. Od czasu uruchomienia KFD zaszło wiele zmian w prawodawstwie wspólnotowym i krajowym w tym zakresie, które wymuszają konieczność dostosowania wszystkich przepisów w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej do osób o tzw. szczególnych potrzebach, w tym z niepełnosprawnościami. Analogiczne dostosowania prawne przebiegają w zakresie sektora transportu kolejowego i dedykowanej mu infrastruktury.	Projekt ustawy nie zawiera przepisów techniczno-budowlanych zawierających określenie szczegółowych rozwiązań technicznych dla mającej powstać infrastruktury drogowej w tym także określenia elementów dostosowania takiej infrastruktury do potrzeb osób dla osób z niepełnosprawnościami i starszych. Tego typu rozwiązania zawarte są w warunkach technicznych dla dróg publicznych.
78.	Uwaga charakterze ogólnym	o Instytut Transportu Samochodowego	Należałoby uwzględnić zagadnienie dostępności peronów i przystanków autobusowych dla osób z niepełnosprawnościami. Odpowiednio dostosowane perony powinny zapewnić pasażerom na wózkach lub z innymi dysfunkcjami, m.in. niewidomym i niedowidzącym możliwość korzystania z autobusowej lub autokarowej komunikacji publicznej przy minimalizacji kosztów wykonania i utrzymania przystanków.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu. j/w
79.	Uwaga charakterze ogólnym	o Instytut Transportu Samochodowego	Wymaga to zmian legislacyjnych na poziomie krajowym (nowelizacji rozporządzeń wykonawczych), opracowania odpowiednich zapisów w obecnie funkcjonujących już „standardach dostępności” miast, aby następowała między nimi unifikacja będąca następstwem przepisów wyższego rzędu. Kluczowe w tym zakresie są następujące przepisy: a) Rozp. 1370/2007 PE i Rady WE dot. usług publicznych w zakresie drogowego i kolejowego transportu pasażerskiego b) Rozp. 181/2011 PE i Rady WE dot. praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym; c) Rozp. 1073/2009 PE i Rady WE w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, zmieniające Rozp. 561/2006 d) Rozp. 361/2014 Komisji (UE) ustanawiające szczegółowe zasady dla Rozp. 1073/2009. e) Ustawa z dnia 19.07.2019 o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami f) Inne przepisy krajowe, m.in.: ustawa o PTZ, ustawa o transporcie drogowym, ustawa prawo przewozowe.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu. j/w

80.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	ITS wspólnie z UTK i PFRON realizuje od 2019r. projekt pn. Szkolenia dla pracowników sektora transportu zbiorowego w zakresie potrzeb osób o szczególnych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnościami, w ramach którego utworzono 4 standardy w zakresie obsługi podróżnych (w ramach programu PO WER). Warto byłoby na etapie tworzenia OSR nawiązać do tych dokumentów. Były one konsultowane społecznie wśród przewoźników, organizatorów transportu, a także organizacji reprezentujących osoby z niepełnosprawnościami różnego typu.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu.
81.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	Przez konsorcjum w/w projektu opracowany został również raport diagnostyczny oraz poradnik dotyczący aktów prawnych obowiązujących w transporcie zbiorowym w zakresie dostępności, który naszym zdaniem powinien zostać wykorzystany dla zapewnienia spójności przepisów krajowych i wspólnotowych dotyczących kluczowych aspektów rozwoju infrastruktury drogowej w odniesieniu do transportu publicznego pasażerskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu.
82.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	Po upływie ponad 11 lat od dnia wejścia w życie ustawy o ptz uważa się, że wprowadzone regulacje są nieadekwatne do potrzeb uczestników polityki transportowej w Polsce. Jednostki samorządu terytorialnego najczęściej nie chcą podejmować się roli organizatora w stosunku do drogowego transportu zbiorowego, ograniczając się do wyznaczenia obiektów infrastruktury przystankowej udostępnianych przewoźnikom oraz ustanowienia opłat za zatrzymywanie się na przystankach. Brakuje odniesienia do tej kwestii w projekcie ustawy o zmianie ustawy o RFRD.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu.
83.	Uwaga charakterze ogólnym	o	Instytut Transportu Samochodowego	Regionalny drogowy transport publiczny działa przede wszystkim w oparciu o postanowienia ustawy o transporcie drogowym. Rola organizatora została sprowadzona do kwestii wydania decyzji administracyjnej na wnioskowaną przez przewoźnika relację zwaną w ustawie linią komunikacyjną oraz pobrania określonych w ustawie opłat administracyjnych. Natomiast organizacja przewozów publicznych poza obszarem miast i ich	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem merytorycznym projektu.

			finansowanie została pozostawiona w gestii przewoźników. Brakuje monitorowania przewozów pasażerskich i związanej z nimi infrastruktury w relacjach pozamiejskich.	
84.	Art. 4 ust. 1a i ust. 1b	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	<p>Wątpliwości budzą proponowane zapisy art. 4 ust. 1a i ust. 1b ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.</p> <p>W ust. 1a mowa jest o zadaniach wyłącznie polegających na budowie przebudowie lub remoncie (...) a w ust 1b na zadania polegające wyłącznie na remoncie (...). Stwierdzenia te brzmią sprzecznie i mogą powodować wątpliwości interpretacyjne. W ust. 1b proponuje się skreślenie wyrazu „wyłącznie”.</p> <p>Wątpliwości budzi zapis ust. 1a „zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu”. Działania mające jako cel podstawowy poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu przyczyniają się do poprawy także innych uczestników ruchu. W wyniku zderzenia pojazdu z pieszym lub rowerem, uszkodzonym może być także kierujący pojazdem lub pasażer. Zapis wyklucza dofinansowanie przebudów niebezpiecznych odcinków dróg lub skrzyżowań, na których występują wypadki bez udziału niechronionych uczestników ruchu.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proponuje się następujący zapis art. 4 ust. 1a: „W ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych mogą być w szczególności dofinansowane zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa, w pierwszej kolejności 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 rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów oraz oświetlenia drogi; - proponuje się następujący zapis art. 4 ust. 1b.: „W ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych mogą być dofinansowane zadania polegające na remoncie dróg powiatowych lub gminnych.”. 	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Intencją zmian zaproponowanych w projekcie jest stworzenie możliwości przeprowadzania odrębnych naborów w ramach zadań powiatowych i gminnych wyłącznie na zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu oraz mające na celu wyłącznie remont dróg powiatowych i gminnych.</p> <p>Dzięki temu te zadania będą mogły łatwiej otrzymać dofinansowanie z Funduszu. Natomiast pozostałe zadania dotyczące dróg powiatowych i gminnych mogą otrzymać dofinansowanie w ramach ogólnego naboru.</p>

85.	Art. 2 pkt 2	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	<p>W art. 10 w ust. 5 ustawy o drogach publicznych proponuje się użycie liczby mnogiej. Zdarzają się przypadki, w których nowo wybudowany odcinek drogi ekspresowej zastępuje odcinki kilku dróg krajowych i ten fakt powinien być uwzględniony w przepisach.</p> <p>Proponuje się następujący zapis art. 10 ust 5: „5. Odcinki dróg krajowych zastąpione nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej z chwilą oddania go do użytkowania zostają pozbawione dotychczasowej kategorii i zaliczone do kategorii drogi wojewódzkiej.”</p> <p>Wątpliwości budzi także zmiana procedury, która zgodnie z wyjaśnieniem zawartym w uzasadnieniu powoduje, że stara droga krajowa zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej - z chwilą oddania go do użytkowania - będzie stawała się drogą wojewódzką bez możliwości sędowania tej drogi na gminę. Występują przypadki,</p> <p>w których droga ekspresowa jest budowana w śladzie istniejącej drogi krajowej z nowym przebiegiem stanowiącym obwodnicę miasta (np. S19 odcinek Międzyrzec – Kock, S17 odcinek Tomaszów Lubelski – Hrebenne). W takim przypadku pozostawienie kilkunastokilometrowego odcinka w starym przebiegu jako drogi wojewódzkiej nie jest zasadne.</p> <p>Porównując proponowane zapisy art. 10 ust. 5a i ust. 5e wątpliwości budzi fakt, że odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi zostaje zaliczony do kategorii dróg o jeden szczebel niższej – powiatowej, a odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi zostaje zaliczony do kategorii dróg o trzy szczeble niższej - gminnej.</p> <p>Należy zauważyć, że występują przypadki, w których droga wojewódzka ma na odcinku wspólny przebieg z drogą krajową. Automatyczne zaliczenie takiego odcinka do drogi gminnej spowoduje nieciągłość drogi wojewódzkiej.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę proponuje się dokładne przeanalizowanie zasadności nowych zasad przekazywania odcinków starych dróg krajowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.</p>
-----	--------------	--	---	---

86.	Art. 1 pkt 4	Prezydent Opola Miasta	<p>Projektowane zmiany w przepisach ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg rozszerzają katalog zadań możliwych do dofinansowania ze środków Funduszu o zadania polegające na budowie, przebudowie lub remoncie infrastruktury drogowej służącej komunikacji terminali intermodalnych lub skomunikowaniu specjalnych stref ekonomicznych (art. 4 ust. 1 pkt 2c). Jednocześnie nowym, projektowanym brzmieniem ust. 7 wskazuje się, że z możliwości dofinansowania w zakresie zadań dojazdowych do stref ekonomicznych, wykluczone są drogi publiczne zarządzane przez prezydentów miast na prawach powiatu będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. W naszej ocenie brak jest podstaw do wykluczania ww. miast z naborów na dofinansowanie tego typu zadań. Na potrzebę wyłączenia miast tego typu nie wskazuje również udostępnione w RCL uzasadnienie do projektowanej ustawy. W treści tego dokumentu nie ma przesłanek dla tego typu podmiotowych wyłączeń. Mając na uwadze powyższe, a także istniejące potrzeby, niniejszym wnioskuje o rozszerzenie katalogu zadań finansowanych ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg o drogi publiczne zarządzane przez prezydentów miast na prawach powiatu będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa (w zakresie skomunikowania specjalnych stref ekonomicznych). Jednocześnie wnioskuje o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dopuszczenie dróg publicznych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa do dofinansowania zadań mostowych, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2, - dopuszczenie dróg publicznych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa do dofinansowania zadań obwodnicowych, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2a. 	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Ustawą z dnia 19 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2338) do zakresu zadań jakie mogą być dofinansowane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg zostały włączone „zadania miejskie” polegające na dofinansowaniu budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Zmiana w powyższym zakresie wynikała – z jednej strony – z postulatów samorządów wskazujących na konieczność dofinansowania zadań inwestycyjnych realizowanych w największych ośrodkach miejskich, a z drugiej – była skutkiem pogorszenia sytuacji ekonomicznej samorządów spowodowanego przez pandemię wirusa SARS-CoV-2, ograniczającej zdolność zarządców dróg samorządowych do poprawy sieci drogowej w wymaganym zakresie.</p> <p>Zatem miasta na prawach powiatu będące siedzibą wojewody lub sejmiku województwa mogą bez ograniczeń ubiegać się o dofinansowania ze środków Funduszu na realizacji zadań polegających na rozbudowie i rozwoju infrastruktury drogowej. Zaś projektowany obecnie projekt ustawy nie przewiduje tutaj ograniczeń w zakresie zadań miejskich.</p> <p>Należy podkreślić, że Fundusz ma zabezpieczone środki na realizację powyższych zadań na kolejne lata. Niebawem zostanie również ogłoszony nabór na realizację zadań miejskich.</p>
87.	Art. 1 pkt 3 (Art. 3 ust. 1 ustawy o RFRD)	Bank Gospodarstwa Krajowego	Projektowane brzmienie: 1.W Banku Gospodarstwa Krajowego działa Fundusz Uwagi/ propozycje zmian	Uwaga uwzględniona.

			1. W Banku Gospodarstwa Krajowego prowadzony jest Fundusz	
88.	Art. 1 pkt Art.. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy o RFDR	Bank Gospodarstwa Krajowego	Aktualne brzmienie: 6) odsetek od wolnych środków przekazanych albo przyjmowanych w zarządzanie zgodnie z przepisami o finansach publicznych; Uwagi/ propozycje zmian 6) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu;	Uwaga uwzględniona.
89.	Art. 5a ustawy o RFDR	Bank Gospodarstwa Krajowego	Aktualne brzmienie: Art. 5a Wpłaty, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3, nie stanowią dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Uwagi/ propozycje zmian Pominięta wpłata z NFOŚiGW – czy jest rozliczana/zwracana tak jak dotacja budżetowa?	Uwaga nieuwzględniona. Wpłaty z NFOŚ nie stanowią dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych w związku z czym projekt nie wymaga zmiany.
90.	Art. 1 pkt 6 (Art. 6 ust. 1 ustawy o RFDR)	Bank Gospodarstwa Krajowego	Projektowane brzmienie: 1. Minister właściwy do spraw budżetu, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazuje Funduszowi skarbowe papiery wartościowe na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1-2d. Uwagi/ propozycje zmian 1. Minister właściwy do spraw budżetu, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazuje na rzecz Funduszu skarbowe papiery wartościowe na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1-2d. Zakładamy, że to zawężenie (brak pkt 3)	Uwaga wyjaśniona. Finansowanie zadań obronnych przewiduje również finansowanie z Funduszu kosztów nabywania nieruchomości pod pasy drogowe.
91.	Art. 1 pkt 9 (Art. 9 ustawy o RFDR)	Bank Gospodarstwa Krajowego	Uwaga ogólna. Inne terminy i zasady niż dla pozostałych funduszy przepływowych – czy tak zostawiamy?	Uwaga wyjaśniona. Ze względu na specyfikę funduszu i terminy naborów na zadania powiatowe i gminne, projekt przewiduje odmienne terminy niż w przypadku pozostałych funduszy przepływowych.
92.	Art. 1 pkt 9 (Art. 9 ust. 2d ustawy o RFDR)	Bank Gospodarstwa Krajowego	Projektowane brzmienie: 2d. Bank uwzględni w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu. Uwagi/ propozycje zmian	Uwaga uwzględniona.

			2d. Bank wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu.	
93.	Art. 1 pkt 9 (Art. 9 ust. 2f pkt 1)	Bank Gospodarstwa Krajowego	Projektowane brzmienie: 1) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku; Uwagi/ propozycje zmian 1) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, stanowiące załącznik do sprawozdania finansowego tego banku;	Uwaga uwzględniona.
94.	Art. 9 ust. 5	Bank Gospodarstwa Krajowego	Projektowane brzmienie: 5. Minister właściwy do spraw transportu może dokonywać przesunięć przewidzianych w planie finansowym Funduszu kwot pomiędzy poszczególnymi pozycjami wydatków. Uwagi/ propozycje zmian Sugerujemy doprecyzowanie, że przesunięcia są dokonywane w ramach łącznej kwoty wydatków określonej w planie finansowym.	Uwaga uwzględniona.
95.	Art. 9a	Bank Gospodarstwa Krajowego	Proponujemy uchylenie w całości .	Uwaga uwzględniona.
96.	Art. 9b	Bank Gospodarstwa Krajowego	Projektowane brzmienie: 9b. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem porozumienie określające: 1) szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu; 2) sposób i terminy dokonywania przez Bank lokat, o których mowa w art. 7a; 3) terminy i sposób przekazywania przez Bank informacji o realizacji planu finansowego . 4) sposób rozporządzania skarbowymi papierami wartościowymi, o których mowa w art. 6 ust. 1 Uwagi/ propozycje zmian 9b. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem porozumienie dotyczące obsługi Funduszu określające co najmniej: 1) tryb opracowania planu finansowego Funduszu; 2) szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu;	Uwaga uwzględniona częściowo. W ocenie MI nie jest zasadne określanie wzoru porozumienia między ministrem BGK a wojewodą, gdyż porozumienie MI z wojewodami będą zawierane w podobnym terminie.

			<p>3) zasady lokowania przez Bank okresowo wolnych środków Funduszu, o których mowa w art. 7a;</p> <p>4) sposób przekazywania przez Bank informacji o realizacji planu finansowego Funduszu;</p> <p>5) sposób rozporządzania skarbowymi papierami wartościowymi, o których mowa w art. 6 ust. 1;</p> <p>6) wzór porozumienia, o którym mowa w art. 10 ust. 3.</p>	
97.	Art.. 9c	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie:</p> <p>9c. Bank pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia Funduszu.</p> <p>2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian</p> <p>Art. 9c. 1. Bank pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu obsługi Funduszu.</p> <p>2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku ponoszone w związku z obsługą Funduszu.</p>	Uwaga uwzględniona.
98.	art. 10 ust. 3	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie:</p> <p>3. Wojewoda zawiera z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Bankiem porozumienie określające warunki dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych w danym województwie.</p> <p>4. Porozumienie, o którym mowa w ust. 3, określa w szczególności:</p> <p>1) sposób i termin wnioskowania do Banku o środki Funduszu;</p> <p>2) sposób i terminy przekazywania środków Funduszu;</p> <p>3) sposób zwrotu niewykorzystanych przez jednostki samorządu terytorialnego środków Funduszu, o których mowa w art. 31 ust. 3-8.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W opinii MI brzmienie zaproponowane w projekcie ustawy w pełniejszy sposób odpowiada intencji projektodawcy.</p>

			<p>3. Wojewoda zawiera z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Bankiem porozumienie określające w szczególności:</p> <p>1) sposób i termin wnioskowania do Banku o środki Funduszu;</p> <p>2) sposób i terminy przekazywania środków Funduszu;</p> <p>3) sposób zwrotu niewykorzystanych przez jednostki samorządu terytorialnego środków Funduszu, o których mowa w art. 31 ust. 3-8.</p>	
99.	Art. 11 ust. 1 i 2	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie:</p> <p>1. Bank, na wniosek wojewody, dokonuje wypłat środków na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania powiatowe i zadania gminne.</p> <p>2. Bank, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat środków na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących:[...]</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian</p> <p>1. Bank, na wniosek wojewody, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania powiatowe i zadania gminne.</p> <p>2. Bank, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących:[...]</p>	Uwaga uwzględniona.
100.	Art. 11 ust. 3 pkt 1	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie:</p> <p>1) zadań powiatowych i gminnych w terminach wynikających z umów, o których mowa ust. 28 ust. 1;</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian</p> <p>1) zadań powiatowych i gminnych w terminach wynikających z umów, o których mowa art. 28 ust. 1;</p>	Uwaga uwzględniona.
101.	Art. 16c ust. 2	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie:</p> <p>2. Do ustalenia wysokości dofinansowania, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 stosuje się przepisy art. 14 ust. 2 i 3.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian:</p> <p>Brak regulacji dotyczącej ust. 1 pkt 1</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Wysokość dofinansowania została określona w art. 16c ust. 1 pkt 1 w stosunku do zadań dojazdowych do terminali intermodalnych. W związku z powyższym nie ma konieczności ustalania wysokości dofinansowania jak w przypadku zadań dojazdowych do Specjalnych Stref Ekonomicznych.</p>
102.	Art. 26 ust. 1a	Bank Gospodarstwa	Projektowane brzmienie:	Uwaga uwzględniona.

		Krajowego	1a. Ustanawia się rezerwę w wysokości 5% sumy kwot, o których mowa w art. 20 ust. 1. Uwagi/ propozycje zmian: Konieczne doprecyzowanie zasad tworzenia i rozwiązywania rezerwy, ewentualnie przez dodanie do zakresu porozumienia pomiędzy MI i BGK (podobna uwaga do art. 36a ust. 5, art. 36f ust. 5 oraz art. 36o ust. 6).	Przedmiotowe kwestie zostaną uregulowane w porozumieniu zawierającym między MI a BGK.
103.	Art. 4 ustawy nowelizującej	Bank Gospodarstwa Krajowego	Projektowane brzmienie: 4. 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy państwowy fundusz celowy - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg ulega przekształceniu poprzez likwidację w nowy rachunek bankowy Banku Gospodarstwa Krajowego, działający pod tą samą nazwą nie będący państwowym funduszem celowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, 1236, 1535 oraz 1773). 2. Likwidacja, o której mowa w ust. 1, polega na zamknięciu dotychczasowego rachunku bankowego oraz dotychczasowych ksiąg rachunkowych państwowego funduszu celowego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217). 3. Z dniem wejścia w życie ustawy Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje na nowy rachunek bankowy środki zgromadzone na dotychczasowym rachunku państwowego funduszu celowego. 4. Czynności związane z likwidacją państwowego funduszu celowego, w tym w szczególności zamknięcie jego rachunku bankowego, otworzenie nowego rachunku, przekazanie środków finansowych na nowy rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 1, dokonuje Bank Gospodarstwa Krajowego. 5. Czynności związane z zamknięciem ksiąg rachunkowych państwowego funduszu celowego dokonuje minister właściwy do spraw transportu. 6. Do zwrotu środków związanych z umowami o udzielenie dofinansowania i z umowami o udzielenie finansowania stosuje się postanowienia tych umów, z tym	Uwaga uwzględniona. Ze względu na uwagi MF brzmienie tego przepisu uległo modyfikacji.

		<p>że zwrot środków następuje na wskazany przez Bank Gospodarstwa Krajowego nowy rachunek bankowy.</p> <p>7. Wolne środki państwowego funduszu celowego przekazane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w zarządzanie terminowe zgodnie z art. 78b ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych pozostają w tym zarządzaniu do dnia ich zwrotu, określonego w dyspozycji przekazania tych środków w zarządzanie terminowe.</p> <p>8. Należności i zobowiązania zlikwidowanego państwowego funduszu celowego, w tym wynikające z umów o udzielenie dofinansowania albo finansowania, o których mowa w art. 28 ust. 1, art. 36e ust. 1, art. 36j ust. 1 i art. 39 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym oraz o których mowa w art. 36n ust. 1 i art. 36t ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stają się należnościami i zobowiązaniami Funduszu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>9. Zakupione z wolnych środków państwowego funduszu celowego papiery wartościowe Bank Gospodarstwa Krajowego sprzedaje i przekazuje uzyskane z likwidacji środki na nowy rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian:</p> <p>Art. 4. 1. W Banku Gospodarstwa Krajowego tworzy się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, zwany dalej "Funduszem".</p> <p>2. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy państwowy fundusz celowy - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg ulega likwidacji.</p> <p>3. Likwidacja, o której mowa w ust. 2, polega na zamknięciu dotychczasowego rachunku bankowego państwowego funduszu celowego - Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz dotychczasowych ksiąg rachunkowych tego funduszu zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217).</p>	
--	--	---	--

		<p>4. Z dniem wejścia w życie ustawy Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje na rachunek Funduszu środki zgromadzone na dotychczasowym rachunku państwowego funduszu celowego - Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz zamyka rachunek państwowego funduszu celowego - Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg .</p> <p>5. Czynności związane z zamknięciem ksiąg rachunkowych państwowego funduszu celowego - Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg wykonuje minister właściwy do spraw transportu.</p> <p>6. Do zwrotu środków związanych z umowami o udzielenie dofinansowania i z umowami o udzielenie finansowania stosuje się postanowienia tych umów, z tym że zwrot środków następuje na rachunek Funduszu.</p> <p>7. Wolne środki państwowego funduszu celowego - Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg przekazane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w zarządzenie terminowe zgodnie z art. 78b ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych pozostają w tym zarządzeniu do upływu terminu ich zwrotu, określonego w dyspozycji przekazania tych środków w zarządzenie terminowe, a po upływie tego terminu podlegają przekazaniu na rachunek Funduszu.</p> <p>8. Zakupione z wolnych środków państwowego funduszu celowego - Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg papiery wartościowe Bank Gospodarstwa Krajowego sprzedaje i przekazuje uzyskane z likwidacji środki na rachunek Funduszu.</p> <p>9. Prawa i obowiązki ministra właściwego do spraw transportu oraz wojewodów związane z funkcjonowaniem państwowego funduszu celowego - Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, w tym należności i zobowiązania wynikające z zawartych umów o udzielenie dofinansowania albo finansowania, o których mowa w art. 28 ust. 1, art. 36e ust. 1, art. 36j ust. 1 i art. 39 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, pozostają w mocy po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	
--	--	--	--

104.	Art. 5 ustawy nowelizującej	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie: Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, za okres od dnia 1 stycznia 2022 roku do wejścia w życie niniejszej ustawy w terminie 3 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian: Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, 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.</p>	Uwaga uwzględniona.
105.	Art. 6 ustawy nowelizującej	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie: 1. Pierwszy plan finansowy Funduszu sporządza minister właściwy do spraw transportu w terminie 14 dnia od dnia wejścia w życie ustawy. 2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w terminie 5 dni od dnia jego przekazania przez ministra właściwego do spraw transportu. 3. Do dnia uzgodnienia planu, o którym mowa w ust. 1, wydatki Funduszu dokonywane są na podstawie dotychczasowego planu finansowego, o którym mowa w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian: Czy nie należy w tym miejscu doprecyzować roli BGK?</p>	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie MI nie ma potrzeby doprecyzowywania w przepisach roli Banku Gospodarstwa Krajowego. Będą prowadzone działania zgodne z dotychczasową praktyką MI i BGK wypracowywaną przy działaniu Krajowego Funduszu Drogowego.
106.	Art. 7 ustawy nowelizującej	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Projektowane brzmienie: Umowy i porozumienia, z wyłączeniem umowy, o której mowa w art. 13 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zawarte na podstawie ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym zachowują ważność do czasu ich zmiany.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian:</p>	Uwaga wyjaśniona. Art. 7 projektu ustawy jest przepisem przejściowym i reguluje kwestie umów i porozumień zawartych przed wejściem w życie projektowanych przepisów.

107.	Art. 13 ustawy nowelizującej	Bank Gospodarstwa Krajowego	<p>Powtórzenie art. 5 ust. 9</p> <p>Projektowane brzmienie: 13. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy minister właściwy do spraw transportu wstępuje w zawarte umowy o udzielenie dofinansowania zadania mostowego, o których mowa w art. 36 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, których stroną był wojewoda. Umowy o udzielenie dofinansowania zadania mostowego zawarte przez wojewodę zachowują ważność.</p> <p>Uwagi/ propozycje zmian: 13. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy minister właściwy do spraw transportu wstępuje w zawarte umowy o udzielenie dofinansowania zadania mostowego, o których mowa w art. 36 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, których stroną był wojewoda.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>MI nie podziela wątpliwości co do tego przepisu a RCL nie zgłosił uwag.</p>
108.	Art. 2 pkt 2 projektu ustawy	Związek Województw RP - Zarząd	<p>Kaskadowe przekazywanie dróg umożliwia zarządcom przeprowadzanie zmian w sieci drogowej w kierunku określonym w definicji cyt. Ustawy o drogach publicznych, w tym tworzenie przebiegów korzystniejszych funkcjonalnie, zgodnie z przypisaną kategorią. Przywołany proces zmian w sieci drogowej inicjowany jest aktualnie otrzymaniem „starodroża” od zarządcy dróg wyższej kategorii, które to może:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stać się częścią kaskadowego przekazania dróg, - pozostać w sieci dróg nowego zarządcy w zamian za inną drogę o proporcjonalnej długości nie spełniającą definicji drogi określonej kategorii i każdorazowo poprzedza go analiza funkcji przekazywanej drogi i struktury sieci drogowej określonego obszaru oraz znaczenie drogi w obrębie całego województwa/powiatu i in. <p>Likwidacja mechanizmu przekazywania „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg krajowych nowej drogi uniemożliwi zarządcą dróg wojewódzkich ich przekazywanie w zasób dróg niższych klas bez konieczności angażowania w ww. proces organów opiniodawczych wskazanych ustawą mimo istnienia</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Ze względu na bardzo liczne i różne propozycje zmiany projektowanych przepisów w zakresie przekazywania pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych tzw. „starodroży”, postanowiono odejść od proponowanych rozwiązań. Obecnie projekt ustawy zawiera nowe propozycje zmiany przepisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, które stanowią kompromis wszystkich postulatów i interesów zainteresowanych podmiotów.</p>

realnych przesłanek do zmiany kategorii drogi. Powyższe doprowadzi do pozostawienia w zasobach dróg wojewódzkich np. odcinków byłej drogi krajowej o niewątpliwej funkcji lokalnej, zapewniających komunikację wewnątrz miast/miejscowości lub stanowiących dojazd do nich z pobliskich terenów bądź wycinków dróg pozostałych po budowie węzłów drogowych dróg ekspresowych. Skuteczna i sprawna zmianę kategorii oraz przekazanie ich w zasób dróg niższych klas daje art. 10 ust. 5a cyt. ustawy o drogach publicznych w aktualnym brzmieniu.

Obowiązujący mechanizm znajduje także zastosowanie do eliminowania z sieci dróg, tych pozostających z niej w wyniku zaszczości administracyjnych. W efekcie wejście w życie ustawy z 13 października 1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. Nr 133, poz.. 872) do zasobu dróg wojewódzkich włączono drogi posiadające znaczenie obronne. Drogi te poza statusem obronnym nie spełniały i nadal nie spełniają ustawowej funkcji drogi wojewódzkiej, a ponadto posiadają parametry techniczne typowe dla dróg najniższych klas. Technicznych (np. nawierzchnie gruntową, szerokość 3-4 m, stanowią wyłącznie do terenów rolniczych lub leśnych, nie łączą miejscowości o znaczeniu w skali województwa, rejestruje się na nich średniodobowy ruch roczny znacznie poniżej 1000 pojazdów na dobę). Mimo zniesienia znaczenia obronnego, do czsu wprowadzenia mechanizmu proporcjonalności, przekonanie władarzy gminnych do przejścia dawnych dróg obronnych w zasób dróg gminnych stanowiło znaczący problem, mimo że taka funkcje drogi te pełnią.

Postuluje się zachowanie aktualnego mechanizmu przekazywania „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg krajowych nowej drogi, gdyż tryb ten pozwala podejmować racjonalne działania służące tworzeniu spójnego układu dróg publicznych wszystkich kategorii. Obowiązujące przepisy prawa umożliwiają

			regulacje zasobu dróg w celu ujednoczenia funkcji dróg danej kategorii i ułatwiają przeprowadzanie zmian w sieci drogowej w kierunku określonym w definicji, w tym tworzenie przebiegów korzystniejszych funkcjonalnie.	
--	--	--	---	--

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz sposobu i terminów jego wypłaty

Na podstawie art. 9b ust. 2 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2022 r. poz. 505, 655 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej „Bankiem”, z tytułu obsługi Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego dalej „Funduszem”, oraz sposób i terminy jego wypłaty.

§ 2. 1. Bankowi przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez Bank z tytułu obsługi Funduszu i współczynnika 1,03.

2. Podstawę do obliczenia wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, stanowią koszty faktycznie poniesione przez Bank z tytułu obsługi Funduszu, w granicach określonych w planie uzasadnionych kosztów ponoszonych przez Bank z tytułu obsługi Funduszu, stanowiącym załącznik do planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego samodzielnie pobiera miesięczne wynagrodzenie prowizyjne 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego to wynagrodzenie dotyczy.

4. Jeżeli termin, o którym mowa w ust. 3, przypada na dzień wolny od pracy w Banku Gospodarstwa Krajowego, wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego dokonuje się w najbliższym następującym dniu, który nie jest dniem wolnym od pracy.

§ 3. Wypłata wynagrodzenia prowizyjnego Banku, za okres przed wejściem w życie rozporządzenia, następuje jednorazowo, w najbliższym terminie wypłaty określonym zgodnie z § 2 ust. 3, po wyodrębnieniu planu finansowego Funduszu zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy, o

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

której mowa w § 2 ust. 2, w tym uzgodnieniu planu uzasadnionych kosztów ponoszonych przez Bank z tytułu obsługi Funduszu.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Rozporządzenie stanowi wykonanie przewidzianego w art. 9b ust. 2 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2022 r. poz. 505 i 655), zwanej „ustawą”, upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wysokości wynagrodzenia prowizyjnego dla Banku Gospodarstwa Krajowego (dalej „BGK”) z tytułu obsługi Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego dalej „Funduszem” oraz sposobu i terminów jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.

Na mocy ustawy Bank Gospodarstwa Krajowego będzie odpowiedzialny za obsługę Funduszu, a także za sporządzanie odrębnego bilansu oraz rachunku zysków i strat, które stanowią załączniki do sprawozdania finansowego banku. Ustawa nakłada na BGK obowiązek przekazywania do ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw finansów publicznych w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale informacji o realizacji planu finansowego Funduszu.

Zaproponowany w projekcie mechanizm obliczania wynagrodzenia prowizyjnego przewiduje, że BGK będzie przysługiwać wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez BGK z tytułu realizacji zadań wynikających z ustawy i współczynnika 1,03.

Podstawę do obliczenia wynagrodzenia prowizyjnego, będą stanowić koszty faktycznie poniesione przez BGK z tytułu prowadzenia Funduszu w miesiącu, którego dotyczy rozliczenie. Wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego dla BGK, będą dokonywane ze środków Funduszu w okresach miesięcznych, 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy rozliczenie. Biorąc pod uwagę, że Fundusz jest prowadzony przez BGK, a wypłata wynagrodzenia nie jest uzależniona od wniosku czy też zgody Ministra, określono, że BGK pobiera środki samodzielnie.

Jednocześnie BGK otrzyma wynagrodzenie prowizyjne za okres przed wejściem w życie rozporządzenia w najbliższym terminie wypłaty zgodnie z zasadą określoną w projektowanym rozporządzeniu.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Termin wejścia w życie rozporządzenia podyktowany jest koniecznością jak najszybszego uregulowania wysokości

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

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz sposobu i terminów jego wypłaty</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Buczma – Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 12 85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 13 czerwca 2022 r.</p> <p>Źródło art. 9b ust. 2 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg</p> <p>Nr w Wykazie prac: ...</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie stanowi wykonanie przewidzianego w art. 9b ust. 2 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2022 r. poz. 505, z późn. zm.), zwanej „ustawą”, upoważnienia dla ministra właściwego ds. transportu do określenia wysokości wynagrodzenia prowizyjnego dla Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego dalej „Funduszem” oraz sposobu i terminów jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.

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

Zaproponowany w projekcie mechanizm obliczania wynagrodzenia prowizyjnego przewiduje, że BGK będzie przysługiwać wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez BGK z tytułu realizacji zadań wynikających z ustawy i współczynnika 1,03.

Podstawę do obliczenia wynagrodzenia prowizyjnego, będą stanowić koszty faktycznie poniesione przez BGK z tytułu prowadzenia Funduszu w miesiącu, którego dotyczy rozliczenie. Wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego dla BGK, będą dokonywane ze środków Funduszu w okresach miesięcznych, 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy rozliczenie. Biorąc pod uwagę, że Fundusz jest prowadzony przez BGK, a wypłata wynagrodzenia nie jest uzależniona od wniosku czy też zgody Ministra, określono, że BGK pobiera środki samodzielnie.

Jednocześnie BGK otrzyma wynagrodzenie prowizyjne za okres przed wejściem w życie rozporządzenia w najbliższym terminie wypłaty zgodnie z zasadą określoną w projektowanym rozporządzeniu.

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

Projekt rozporządzenia zawiera rozwiązania stanowiące domenę prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	-	Ustalenie wysokości wpływów z tytułu obsługi Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na podstawie szczegółowej regulacji rozporządzenia.
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	1	-	Konieczność zapłaty wynagrodzenia na warunkach określonych w rozporządzeniu.

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

Projekt rozporządzenia został zamieszczony, stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z. z 2022 r. poz. 348) w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt zostanie przekazany do opiniowania z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, do następujących podmiotów:

- 1) Bank Gospodarstwa Krajowego
- 2) Związek Powiatów Polskich;

- 3) Związek Województw RP;
- 4) Unia Metropolii Polskich;
- 5) Związek Miast Polskich;
- 6) Związek Gmin Wiejskich.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2021 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	Nie dotyczy
---------------------	-------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowe rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego, gdyż wynagrodzenie prowizyjne BGK będzie pobierane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Proponowana wysokość wynagrodzenia wynika z poziomu wynagrodzenia określonego dla BGK za obsługę podobnych funduszy z uwzględnieniem pracochłonności.
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, 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	Łącznie(0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na działalność dużych przedsiębiorców.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE(szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków związanych z rynkiem pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.
11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Przepisy projektowanego rozporządzenia będą wykonywane cyklicznie w związku z realizacją zadań BGK.	
12.W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Z uwagi na charakter projektu nie przewiduje się ewaluacji efektów wejścia w życie projektu.	
13.Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	