

## UZASADNIENIE

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

Ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1123 i 2165) powołany został nowy mechanizm wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. W kolejnych latach katalog zadań jakie mogły być dofinansowane lub sfinansowane ze środków funduszu uległ rozszerzeniu włącznie ze zmianą Funduszu na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.

Celem projektowanych zmian w przepisach ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg zwanego 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), zwanych dalej „zadaniami dojazdowymi”;
- 2) wprowadzeniu nowego rodzaju zadań polegających na dofinansowaniu rozbudowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich lub rozbudowie infrastruktury drogowej mającej na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowanych w ramach zadań wojewódzkich, powiatowych i gminnych poprzez rozbudowę takich elementów drogi jak: drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów oraz oświetlenia drogi na drogach wojewódzkich, zwanych dalej „zadaniami wojewódzkimi”;
- 3) poszerzeniu dotychczasowych zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w ramach zadań powiatowych i gminnych o rozbudowę infrastruktury drogowej mającą na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowaną w ramach zadań powiatowych i gminnych poprzez rozbudowę takich elementów drogi jak: drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów, przejść dla pieszych,

przejazdów dla rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów oraz oświetlenia drogi;

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

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

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

Projekt przewiduje również zmiany:

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

- doprecyzowanie definicji drogi krajowej jako drogi dojazdowej do drogowego przejścia granicznego zawartej w art. 5 ustawy o drogach publicznych,

- zmianę mechanizmu przekazywania „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg krajowych nowej drogi, zmiana mechanizmu kaskadowego zawartego w art. 10 ustawy o drogach publicznych, stara droga krajowa zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej z chwilą oddania go do użytkowania będzie stawała się drogą wojewódzką bez

możliwości scedowania tej drogi na gminę, natomiast stara droga krajowa zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem drogi krajowej innej niż droga ekspresowa lub autostrada z chwilą oddania go do użytkowania zostanie pozbawiona dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej,

- usprawnienie obowiązujących przepisów dotyczących lokalizacji kanałów technologicznych w pasie drogowym, poprzez ograniczenie obowiązku ich budowy,

2) w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 r. poz. 1663, z późn. zm.) polegające na przedłużeniu jej obowiązywania do roku 2050.

## **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 rozbudowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich zarządzanych przez zarząd województwa (oprócz obwodnic), dofinansowania rozbudowy 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 i 1595):

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

Zgodnie z przepisem przejściowym - art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 870) rada gminy w terminie 90 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy mogła, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi gminnej odcinek drogi, który został zaliczony do kategorii drogi gminnej na podstawie ówczesnie obowiązującego art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych. Wówczas ten odcinek drogi zostawał zaliczony zgodnie z art. 2 ust. 2 niniejszej ustawy do kategorii drogi wojewódzkiej.

2) Kanały technologiczne:

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 1**

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

##### 1. Pkt 1

Zmiana wymienionych przepisów ustawy jest związana ze zmianą charakteru funkcjonowania Funduszu, który przestanie być państwowym funduszem celowym, a stanie się funduszem prowadzonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej „Bankiem” na zasadach podobnych do tych na jakich zorganizowany jest obecnie funkcjonujący Krajowy Fundusz Drogowy. W związku z powyższym nie ma potrzeby funkcjonowania 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

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 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 2 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 biegną przez drogi o podwyższonych parametrach technicznych co jest związane z chęcią zachowania odpowiedniego standardu podróży przez przewoźników drogowych.

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

### 3. Pkt 2 lit. b 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 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.

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.

#### 4. Pkt 3

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



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

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

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego na terenie Polski na początku 2020 r. było 39 aktywnych terminali, posiadających status tzw. obiektów infrastruktury usługowej – OIU. Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach największych aglomeracji (Górnośląsko – Zagłębiowska Metropolia, Warszawa, Poznań, Wrocław, Łódź), w portach morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin) oraz na granicy z Białorusią (Małaszewicze). Według danych zawartych w KRTI 2030 pod względem liczby terminali intermodalnych Polska zajmuje 8 miejsce wśród krajów UE. Najwięcej terminali (177) znajduje się w Niemczech i we Francji (84).

W ostatnich latach obserwuje się dynamiczny rozwój terminali na wschodzie Polski (Małaszewicze, ale także mniejsze terminale w Narewce, Ełku i Łapach) oraz rozbudowa terminali już istniejących (często przy udziale środków europejskich). W trakcie uruchomienia lub budowy są nowe terminale (w Gdańsku czy w Sokółce koło Białegostoku). W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty

budowy terminali w Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej. Dla większości istniejących obiektów planowana jest ich rozbudowa. Tylko w ramach projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 roczna zdolność przeładunkowa ma wzrosnąć do 2023 r. o dodatkowe ok. 1,1 mln TEU <sup>1</sup>.

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

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

Według danych UTK za rok 2020 roczna zdolność przeładunkowa wszystkich terminali intermodalnych (OIU) wynosi ok. 9 mln TEU, z czego ponad 4 mln TEU przypada na terminale lądowe. Zdolność przeładunkowa tych ostatnich waha się od kilku tysięcy TEU (np. Ełk) do 385 400 TEU (Rail Hub Terminal Gądki - 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 (Gądki) 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).

---

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

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

Po ponad 20 latach funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych, ustawą z dnia 10 maja 2018 roku, dokonano zmian w instrumencie zwolnienia z podatku dochodowego (CIT lub PIT) w celu dostosowania przepisów do obecnej sytuacji rynkowej i do potrzeb przedsiębiorców. Nowelizacja 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 uzbrojenie 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 rozbudowy, 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 rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów oraz oświetlenia drogi 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.

Rozbudowa, 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 rowerzystów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów oraz oświetlenia drogi 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, chodniki, przejścia dla pieszych, przejazdy, perony (autobusowe) wraz z dojściami. Istotne jest również budowa dodatkowego oświetlenia drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu zwłaszcza w obrębie skrzyżowań i 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 dwóch przepisów. Pierwszy wskazuje, które spółki skarbu państwa zostaną zwolnione z obowiązku przekazywania części środków finansowych na rzecz Funduszu. Niniejszy obowiązek nie będzie obejmował: 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.) oraz spółek działających na podstawie ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji (Dz. U. z 2020 r. poz. 805 ze zm.).

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

W związku z czym, powyższe wyłączenie jest o tyle uzasadnione, że ustawa o radiofonii i telewizji zakłada, że system finansowania mediów publicznych oparty jest o środki pochodzące z opłat abonamentowych, które przeznaczone są wyłącznie na realizację przez

nadawców publicznej radiofonii i telewizji misji, o której mowa w art. 21b ust. 1 ustawy o radiofonii i telewizji. Natomiast, w przypadku nadwyżki przychodów pochodzących ze źródeł wskazanych w art. 31 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o radiofonii i telewizji, przekraczające koszty netto realizacji misji publicznej w przypadku nieprzeznaczenia ich na realizację misji publicznej, spółki zobowiązane są zwrócić do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji.

Dodanie przepisu mówiącego, że Bank nie może zaciągać kredytów i pożyczek oraz emitować obligacji na rzecz Funduszu jest związane z oparciem jego dziania 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 w Banku. 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 uwzględni w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu oraz sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego banku. Ponadto Bank będzie składał kwartalne sprawozdania z realizacji planu finansowego. Wprowadzone przepisy mają na celu uelastycznienie przedmiotowej procedury, dając przy tym ministrowi właściwemu do spraw transportu możliwość dokonywania przesunięć przewidzianych w planie finansowym Funduszu kwot pomiędzy poszczególnymi pozycjami wydatków.

#### 10. Pkt 10 i 14

Dodanie nowych przepisów art. 9a-9d do ustawy jest związane ze zmianą charakteru Funduszu, który przestaje być państwowym funduszem celowym. Z uwagi na zmianę formuły funkcjonowania Funduszu nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawować będzie minister właściwy do spraw transportu oraz Rada Nadzorcza Banku. Zostały również 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 Radę Ministrów rozporządzenia, określającego wysokość wynagrodzenia oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu. W celu regulacji niniejszych kwestii konieczne było również usunięcie art. 13 obowiązującej ustawy, który regulował dotychczasowe zasady współpracy ministra właściwego do spraw transportu z Bankiem w kwestii obsługi Funduszu (pkt 14 projektu ustawy). W związku z uchynieniem art. 13 ustawy dotychczasowa umowa Ministra Infrastruktury z Bankiem straci ważność.

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

#### 11. Pkt 11 - 12

W art. 10 zmianie ulegnie model przekazywania środków z Funduszu do jednostek samorządu terytorialnego ubiegających się o dofinansowanie lub finansowanie zadań ze środków Funduszu. Przewidziano trójstronne porozumienie między ministrem właściwym do spraw transportu, wojewodą a Bankiem określające warunki dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych. Porozumienie to będzie określało w szczególności sposób i termin wnioskowania do Banku o środki, sposób i terminy przekazywania środków oraz sposób zwrotu niewykorzystanych przez jednostki samorządu terytorialnego środków.

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

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

#### 12. Pkt 13

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

#### 13. Pkt 15 - 16

Przepisy przewidują zmianę algorytmu obliczania wysokości dofinansowania na zadania powiatowe, zadania gminne (art. 14 ustawy zmienianej) i zadania obwodnicowe (art. 16a ustawy zmienianej), która stanowi konsekwencję zmian dokonywanych w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2021 poz. 1672 ze zm.). W związku ze zmianami w art. 20 ust. 4 i art. 22 ust. 4 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w zakresie sposobu ustalania dochodów podatkowych gmin i powiatów, które weszły w życie z dniem 26 października 2021 r. na mocy ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. poz. 1927) konieczne jest odpowiednie dostosowanie przepisów art.

14 i art. 16a ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg w zakresie ustalania wysokości dofinansowania dla jednostek samorządu terytorialnego przy zadaniach powiatowych i gminnych oraz obwodnicowych w oparciu o dochody podatkowe gmin i powiatów. Obecnie przepisy ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg odwołują się już do przepisów ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast ze względu na zmianę sposobu wyliczeń dochodów podatkowych gmin i powiatów konieczne jest odwołanie się w tym zakresie do nowych zasad z ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Powyższa zmiana ma charakter dostosowujący i nie powoduje konieczności aktualizacji stosowanej obecnie metodologii wyliczania dochodów podatkowych na podstawie art. 14 oraz art. 16a ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

#### 14. Pkt 17

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

#### 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 większego tempa rozbudowy infrastruktury drogowej szczególnie samorządowego, co jest niezwykle istotne z punktu widzenia rozwoju samorządów terytorialnych.

#### 16. Pkt 19

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

#### 17. Pkt 20

Dodanie w art. 21 ust. 1b ma na celu umożliwienie wojewodzie w ramach środków na zadania powiatowe i gminne ogłaszania odrębnego naboru na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych mających na celu wyłącznie remont dróg powiatowych lub gminnych. Taki odrębny nabór może być zasadny z tego względu, że ww. zadania ze względu na swój niewielki rozmiar mają z zasady charakter ściśle lokalny. Dofinansowanie tych zadań na zasadach ogólnych może więc być niemożliwe, 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.

#### 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.

#### 18. Pkt 22

Zmiana 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;
- zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych;
- poprawę dostępności terenów inwestycyjnych;
- poprawę dostępności terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu tworzenia lokali mieszkalnych na wynajem, mieszkań chronionych, noclegowni, schronisk dla osób bezdomnych, ogrzewalni i tymczasowych pomieszczeń.19. Pkt 23

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

18. 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.

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

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

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 stanowi, że zawarcie umowy o udzielenie dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego jest uzależnione 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 mówiący o tym, że umowa na dofinansowanie zadania wieloletniego (gminnego oraz powiatowego) jest zawierana w terminie do końca roku kalendarzowego, w którym zadanie to zostało przeznaczone do dofinansowania.

Jednocześnie rozszerzono regulację w jakich przypadkach umowy zawarte na dofinansowanie zadania ulegają wygaśnięciu z mocy prawa. Według projektu dzieje się tak w dwóch przypadkach:

- kiedy wnioskodawca do dnia 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,

- kiedy dofinansowanie na zadanie nie zostanie przekazane do 31 grudnia roku, na który w planie finansowym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tego zadania.

#### 20. Pkt 26

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

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

#### 21. Pkt 27-28

Zmiany w art. 34 i 36 przewidują przejście zawierania umów o dofinansowanie zadań mostowych od wojewody do ministra właściwego do spraw transportu, co ma na celu usprawnienie działania Funduszu. 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 ogłoszenie 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.

#### 24. Pkt 32 i 33

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. 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 wnioski 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.

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 przejęciem przez ministra właściwego do spraw transportu zadań mostowych od wojewody.

27. Pkt 37

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

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

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

Stosowanie wydanego w oparciu o art. 35d ustawy o finansach publicznych rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2021 r. w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z

budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych jest aktem do którego stosowania zobligowani są wszyscy beneficjenci Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg jako państwowego funduszu celowego. Wobec rezygnacji z formy państwowego funduszu celowego ww. przepisy ustawy o finansach publicznych oraz rozporządzenia Rady Ministrów nie miałyby zastosowania do zadań dofinansowanych z Funduszu. Dlatego też zrezygnowano w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg ze szczegółowych przepisów dotyczących tablic na zadaniach dofinansowanych z Funduszu a zaproponowano odpowiednie stosowanie przepisów art. 35a i art.35d ustawy o finansach publicznych. Oznacza to, że będą stosowane tablice informacyjne na zadaniach powiatowych, gminnych, obwodnicowych, miejskich, dojazdowych i wojewódzkich na zasadach, w wymiarach, czasie i o treści ustalonej w ustawie o finansach publicznych oraz ww. rozporządzeniu Rady Ministrów przy jednoczesnych ograniczeniach wynikających z ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. W praktyce oznacza to np. że nie będą stosowane tablice informacyjne na zadaniach obronnych, a także na zadaniach dofinansowywanych z Funduszu o wartości do 50 tys. zł.

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.

29. pkt 39-41

Zmiany w art. 49, 50 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**

Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1476):

1. Pkt 1

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.

## 2. Pkt 2

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. Nowelizacja ustawy spowodowała, że niektóre gminy przekazały takie drogi województwom, które w większości się ich pozbyły. Natomiast powiaty przekazały część tych dróg z powrotem gminom.

Dlatego w celu odciążenia samorządów gminnych konieczna jest zmiana mechanizmu przekazywania „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg krajowych nowego odcinka drogi. Zaproponowana w projekcie zmiana mechanizmu kaskadowego zawartego w art. 10 ustawy o drogach publicznych, polega na tym, że stara droga krajowa zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej z chwilą oddania go do użytkowania będzie stawała się drogą wojewódzką bez możliwości scedowania tej drogi na gminę, natomiast stara droga krajowa zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem drogi krajowej innej niż droga ekspresowa lub autostrada z chwilą oddania go do użytkowania zostanie pozbawiona dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

Zasadność proponowanej zmiany zapisu art. 10 ustawy o drogach publicznych potwierdzają kryteria kwalifikacji dróg do kategorii dróg wojewódzkich i gminnych, zawarte w przepisach ustawy o drogach publicznych. Inwestycje drogowe realizowane jako ciągi dróg ekspresowych, są inwestycjami zapewniającymi połączenia pomiędzy największymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi kraju, państwami ościennymi oraz pomiędzy wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi kraju. Zatem, w sytuacji gdy został wybudowany i oddany do użytkowania nowy odcinek drogi ekspresowej, „stary” odcinek drogi w zdecydowanej większości przypadków spełnia kryteria kwalifikacji dróg do kategorii dróg wojewódzkich. Staje się on

wówczas głównym ciągiem komunikacyjnym województwa pełniąc istotną funkcję w regionie m.in. w zakresie zapewnienia połączeń między miastami oraz w systemie transportowym województwa.

Natomiast w przypadku budowy dróg krajowych nie znajdujących się w ciągach dróg ekspresowych i autostrad, co w większości przypadków będą stanowiły realizowane obejścia miejscowości, „stary” odcinek drogi krajowej służy głównie mieszkańcom zamieszkującym w jej okolicach, a ruch ciężkich pojazdów samochodowych (w tym tranzytowych) odbywa się nowo wybudowanym odcinkiem obwodnicowym przyczyniając się tym samym do poprawy warunków życia mieszkańców. Tym samym odcinek zastępowanej drogi wyczerpuje kryteria kwalifikacji dróg do kategorii dróg gminnych pełniąc funkcję drogi lokalnej.

Aby wspomóc samorząd województwa w utrzymaniu w odpowiednim standardzie technicznymi rozbudowie nowych odcinków dróg wprowadzono nowy rodzaj zadań wojewódzkich, które będą mogły być dofinansowane ze środków funduszu.

### 3. Pkt 3

W projekcie ustawy w art. 2 pkt 3 proponuje się wprowadzenie zmian w ustawie o drogach publicznych, które poprzez uproszczenie regulacji dotyczących obowiązku budowy kanałów technologicznych przez zarządców dróg, usprawnią proces realizacji samorządowych inwestycji drogowych i zoptymalizują wydatki JST. Do resortu infrastruktury kierowane były coraz liczniejsze wystąpienia podważające zarówno zasadność budowy kanału technologicznego w przypadku przebudowy drogi jak i konieczność za każdym razem występowania do ministra właściwego do spraw informatyzacji o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego, w sytuacji gdy przedsięwzięcie jest tak naprawdę znikome jeśli chodzi o jego długość czy też zakres robót budowlanych. W ocenie projektodawcy jedynie zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych wprowadzająca ustawowe ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych jest rozwiązaniem, które w sposób efektywny pomoże samorządom w realizacji inwestycji drogowych jak równie ograniczy ilość składanych wniosków do ministra właściwego do spraw informatyzacji. Dodatkowo dotychczasowa analiza wniosków wpływających do Ministra Cyfryzacji pozwala wydzielić pewne charakterystyczne grupy inwestycji drogowych, przy realizacji których praktycznie we wszystkich przypadkach potwierdza się niezasadność budowy kanału technologicznego. Są to przede wszystkim inwestycje dotyczące infrastruktury pieszej lub rowerowej, w szczególności punktowe, takie jak przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, zatoki

autobusowe lub postojowe oraz oświetlenie drogi. W takich przypadkach budowa kanału technologicznego stanowi znaczny udział w kosztach inwestycji jednocześnie zapewniając znikome możliwości budowy sieci szerokopasmowych. W takich przypadkach proponowane zmiany znoszą obowiązek budowy kanału technologicznego. Ponadto należy wskazać, że w przypadku obiektów liniowych, takich jak kanały technologiczne, charakterystycznym parametrem jest długość. W związku z tym dodatkowym czynnikiem który należy brać pod uwagę przy analizie zasadności budowy kanału technologicznego jest długość odcinka kanału technologicznego, jaki może powstać w związku z realizowaną inwestycją drogową. Analiza wpływających do Ministra Cyfryzacji wniosków wskazuje, że dotyczą one głównie krótkich odcinków dróg mających co do zasady niewielkie znaczenie dla rozwoju sieci szerokopasmowych. Od 2016 r. do kwietnia 2020 r. do Ministra Cyfryzacji wpłynęło ok. 69% wniosków dotyczących odcinków dróg o długości poniżej 1000 m i tylko 31% powyżej 1000 m.

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

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

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

a) przebudowy drogi, jeżeli w istniejących granicach pasa drogowego brak jest miejsca na zlokalizowanie kanału technologicznego zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane tj. warunkami technicznymi dla dróg publicznych,

b) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli w pasie drogowym została już zlokalizowana kanalizacja kablowa lub został już zlokalizowany kanał technologiczny. Zmiana ta nie stanowi

zmiany merytorycznej i jest obecnie uregulowana w art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych,

c) budowy lub przebudowy drogi jeżeli roboty budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi w szczególności: przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, zatoki i perony przystankowe, stanowiska postojowe lub oświetlenie drogi.

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

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

- projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
- w ciągu 4 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy o finansach publicznych lub planami rozwoju sieci drogowej, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 ustawy o drogach publicznych,

e) w przypadku budowy lub przebudowy drogi gminnej, powiatowej, wojewódzkiej lub drogi krajowej w mieście na prawach powiatu, znajdującej się w terenie przeznaczonym pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy - zarządca drogi najpóźniej na 45 dni przed dniem złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, albo decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, albo decyzji o pozwoleniu na budowę, albo przed dniem dokonania zgłoszenia przebudowy drogi, zamieści w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej oraz zgłosi do punktu

informacyjnego do spraw telekomunikacji, o którym mowa w art. 29a ust. 1 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych, informację o zamiarze rozpoczęcia budowy lub przebudowy drogi i możliwości zgłaszania zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego i w terminie 45 dni od dnia ogłoszenia tej informacji nie zostanie zgłoszone zainteresowanie udostępnieniem kanału technologicznego.

Ww. pkt 4 dotyczy krótkich odcinków dróg (do 1 km), które mogą być przydatne dla przedsiębiorców budujących sieci telekomunikacyjne. Proponuje się, aby zarządcy dróg mogli odstąpić od budowy kanału technologicznego pod określonymi warunkami. Warunki określone w pkt 4 dotyczą zatem zarówno długości budowanego lub przebudowywanego odcinka drogi, jak i możliwości zapewnienia ciągłości kanału technologicznego w możliwym do przewidzenia okresie planistycznym (opartym o dokumenty dostępne w momencie przygotowywania inwestycji drogowej takie jak: uchwała budżetowa jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnia prognoza finansowa jednostki samorządu terytorialnego, program wieloletni lub plany o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 ustawy o drogach publicznych) – lit. a i b. Ponadto, zarządca drogi będzie jednak obowiązany do zweryfikowania zapotrzebowania rynku w zakresie budowy kanału technologicznego, co szczegółowo opisuje ww. lit. c. gdzie proponuje się, aby obowiązek w zakresie spełnienia przesłanki określonej w lit. c (tj. obowiązek ogłoszenia informacji o zamiarze budowy lub przebudowy drogi i możliwości zgłaszania zainteresowania udostępnieniem kanału i odczekiwania 45 dni na zgłoszenie) nie miał zastosowania w przypadku gdy mamy do czynienia z budową lub przebudową drogi gminnej, powiatowej, wojewódzkiej lub drogi krajowej w mieście na prawach powiatu, znajdującej się poza terenem zabudowy oraz budowy lub przebudowy drogi krajowej zarządzanej przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Zatem poza terenem zabudowy i na drogach zarządzanych przez GDDKiA będziemy stosowali łącznie przesłanki z litery a i b. Zaś w terenie zabudowy będziemy stosowali łącznie wszystkie trzy przesłanki. Dodatkowo należy zauważyć, że ww. pkt 4 dotyczy inwestycji drogowych do 1 km. Poza terenem zabudowy są to zatem bardzo małe inwestycje i w opinii projektodawcy wystarczające jest, aby tam konieczne było spełnienie pierwszych dwóch przesłanek tj. litery a i b. Obowiązek ogłoszenia budowy drogi i czekania 45 dni na zainteresowanych budową kanału jest, w ocenie projektodawcy, zasadny tylko w terenie zabudowy, a zatem tam gdzie dominują obszary o miejskich zasadach zagospodarowania. Tam bowiem chęć i zainteresowanie budową kanału będzie większa. Zaś obowiązek ogłoszenia budowy drogi i czekania 45 dni na ewentualne zgłoszenie zainteresowania w sytuacji niewielkiej inwestycji drogowej poza terenem zabudowy



jedynie wydłuża czas przygotowania i realizacji inwestycji drogowej. Ponadto na drogach krajowych GDDKiA nie było dotąd obowiązku ogłaszania o budowie kanału i obowiązku czekania na zgłoszenie od zainteresowanych budową kanału. Tym samym zasadne jest aby GDDKiA nie była obciążona de facto nowym obowiązkiem i by w ten sposób zostały spowolnione małe inwestycje na drogach krajowych poza terenem zabudowy.

f) budowy lub przebudowy istniejącego drogowego obiektu inżynierskiego, w którym usytuowanie kanału technologicznego nie jest możliwe ze względu na rodzaj lub bezpieczeństwo konstrukcji.

3) W projektowanym ust. 6ab proponuje się jednoznaczne rozstrzygnięcie, że zgłoszenie zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego, o którym mowa w ww. ust. 6aa pkt 4 lit. c wnosi się w formie pisemnej albo dokumentu elektronicznego opatrzonego kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym na elektroniczną skrzynkę podawczą zarządcy drogi udostępniającego informację. Obecnie bowiem obowiązujące przepisy nie regulują formy w jakiej inwestor zgłaszałby zainteresowany udostępnieniem kanału technologicznego.

4) W projektowanym ust. 6ac proponuje się, uregulowanie sytuacji w której, podmiot, który wcześniej zgłosi zainteresowanie udostępnieniem przez zarządcę drogi kanału technologicznego, następnie po jego wybudowaniu nie złoży wniosku o jego udostępnienie. Przewiduje się, że w takiej sytuacji podmiot taki będzie zobowiązany zwrócić zarządcy drogi koszty wybudowania kanału technologicznego, o ile nie udostępniono tego kanału innym podmiotom. Zarządca drogi, w drodze decyzji administracyjnej, zobowiąże taki podmiot do zwrotu kosztów oraz określi ich wysokość. Przepis ten ma na celu zabezpieczenie zarządców dróg przed brakiem wpływów z tytułu udostępnienia kanału technologicznego.

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

6) W kolejnym nowododawanym ust. 6ca wskazuje się, że wniosek o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego, zarządca drogi składa najpóźniej na 2 miesiące przed dniem

złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o pozwoleniu na budowę albo przed dniem zgłoszenia przebudowy dróg. Termin jest terminem instrukcyjnym, wskazującym, że wydanie odpowiedniej decyzji administracyjnej może nastąpić dłużej niż niezwłocznie lub w ciągu miesiąca, a więc w podstawowych terminach przewidzianych dla ogólnego postępowania zgodnie z Kpa.

7) Zgodnie z projektowanym nowym ust. 6cb, zarządca drogi może złożyć wniosek zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego po upływie 45 dni od dnia ogłoszenia informacji o zamiarze rozpoczęcia budowy lub przebudowy drogi i możliwości zgłaszania zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego zgodnie z ust. 6aa pkt 4 lit. c. Przed złożeniem wniosku, zarządca drogi powinien bowiem zbadać popyt, w szczególności w przypadku wystąpienia okoliczności o których mowa w ust. 6aa pkt 4 lit. a i b, ponieważ dokonanie tej czynności jest niezbędne do ustalenia, czy zachodzi przesłanka wyłączająca obowiązek lokalizowania kanału technologicznego z mocy ustawy. Z tego powodu art. 39 ust. 6cb przesądza o tym, że wniosek o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego złożony po ww. ogłoszeniu, a przed upływem 45 dni od jego ogłoszenia pozostawia się bez rozpoznania. Ponadto, zarządca drogi nie powinien składać wniosku o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego w związku z art. 39 ust. 6cb, gdy są spełnione łącznie warunki określone w art. 39 ust. 6cc pkt 4, ponieważ w takiej sytuacji nie istnieje obowiązek budowy kanału technologicznego, a wniosek, o którym mowa w art. 39 ust. 6c (także uwzględniając brzmienie art. 39 ust. 6cb), byłby bezprzedmiotowy.

Projekt ustawy przewiduje również przepisy przejściowe (art. 14-15) regulujące kwestie trwających postępowań administracyjnych prowadzonych przez ministra właściwego ds. informatyzacji na podstawie art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych w sprawie zwolnienia zarządcy drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego w związku ze zmianami proponowanymi niniejszej ustawie.

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

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

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

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

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

### **Art. 3**

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

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 było 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. 4-6**

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 7-13**

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

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

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

Projekt przewiduje również, że zwolnienie z wpłat na Fundusz spółek działających na podstawie ustawy o radiofonii i telewizji stosuje się począwszy od zysku osiągniętego w 2021 roku.

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

#### **Art. 14-15**

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

#### **Art. 16-18**

W niniejszych przepisach zostały określone maksymalne limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu, oraz maksymalne limity wydatków na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw transportu wynikających z ustawy a także na wykonywanie zadań wojewodów wynikających z ustawy w projekcji na 10 lat tj. na lata 2022-2031.

#### **Art. 19**

Przewiduje się, że projektowana ustawa zasadniczo wejdzie w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia. Wynika to z konieczności zapewnienia odpowiedniego czasu Bankowi

oraz ministrowi właściwemu do spraw transportu a także wojewodom na przygotowanie się do zmienionej formuły działania Funduszu tj. bez form państwowego funduszu celowego. Natomiast przepisy dotyczące nowych zadań dofinansowywanych z Funduszu, czy też zmiany w dotychczasowych zadaniach Funduszu, a także zmiany dotyczące ograniczenia obowiązku budowy kanałów technologicznych tj. art. 1 pkt 2, 4-5, 7, 15-41, art. 2 pkt 3, art. 8-15 ze względu na ich pilność wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Ponadto zauważyć należy, że projektowane przepisy zawierają korzystne rozwiązania dla jednostek samorządu terytorialnego umożliwiając im dofinansowania kolejnej grupy zadań drogowych, a przez to pozwalają na ograniczenia negatywnych skutków ogólnoświatowej pandemii Covid-19. Projektowane przepisy nie mają wpływu na prawa i obowiązki obywateli.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 ) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedmiot niniejszej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.