



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-54-15

Druk nr 3575
Warszawa, 19 czerwca 2015 r.

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Rozwoju.

Z poważaniem

(-) Ewa Kopacz

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687 oraz z 2014 r. poz. 40) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 11a:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo wykonujący zadania zlecone z zakresu administracji rządowej starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych, wydają decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na wniosek właściwego zarządcy drogi.

2. W przypadku inwestycji drogowej realizowanej na obszarze dwóch lub więcej województw albo powiatów, decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na wniosek właściwego zarządcy drogi wydaje odpowiednio wojewoda albo starosta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część powierzchni przeznaczonej na realizację inwestycji drogowej.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Wojewoda albo starosta wydają decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla inwestycji objętej wnioskiem właściwego zarządcy drogi, w tym dla wszystkich elementów, o których mowa w art. 11f ust. 1.”;

2) w art. 11b:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwy zarządca drogi składa wniosek o wydanie decyzji na realizację inwestycji drogowej po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta).”,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne oraz ustawę z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

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

„1a. Wniosek o wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, zawiera elementy, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 1, 2 i 4.”;

3) w art. 11d:

a) w ust. 1:

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a i 3b w brzmieniu:

„3a) określenie nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego;

3b) określenie nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości;”;

– uchyla się pkt 6 i 7,

– w pkt 8 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią;”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych wysyłają zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, a w przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, wojewodom albo starostom, na których obszarze właściwości znajdują się nieruchomości lub ich części objęte wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, oraz zawiadamiają pozostałe strony w drodze obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim lub starostwie powiatowym, a także w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów i w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.”;

4) w art. 11f:

a) w ust. 1:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych w przypadku gdy wniosek, o którym mowa w art. 11d, zawiera określenie granic tych pasów;”;

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) w razie potrzeby inne ustalenia dotyczące:

- a) określenia szczególnych warunków zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych,
- b) określenia obowiązku budowy i okresu użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych,
- c) określenia obowiązku i terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych,
- d) określenia szczegółowych wymagań dotyczących nadzoru na budowie,
- e) obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu,
- f) obowiązku budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych,
- g) obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych,
- h) obowiązku budowy lub przebudowy zjazdów,
- i) określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązków, o których mowa w lit. b, c, e–h,
- j) zezwolenia na wykonanie obowiązków, o których mowa w lit. b, c, e–h.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, przepisy art. 124 ust. 4–7 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r. poz. 518 z późn. zm. ²⁾) stosuje się odpowiednio.”;

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 659, 805, 822, 906 i 1200

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

„2a. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania wybudowanych i oddanych do użytkowania dróg, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g, właściwym zarządcom dróg.”,

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych doręczają decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy oraz zawiadamiają o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim lub starostwie powiatowym oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów, a także w prasie lokalnej. Ponadto wysyłają zawiadomienie o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu na adres wskazany w katastrze nieruchomości. W przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysyła się wojewodom albo starostom, na których obszarze właściwości znajdują się nieruchomości lub ich części objęte wnioskiem o wydanie tej decyzji. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.”,

e) dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Do zawiadamiania stron o wszczęciu postępowania oraz doręczeń decyzji oraz postanowień w sprawie uchylecia, zmiany, wznowienia lub stwierdzenia nieważności lub wygaśnięcia decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, od których służy stronom zażalenie, odwołanie, wniosek o ponowne rozpatrzenie lub skarga do sądu administracyjnego, wydawanych w toku postępowania przez organ pierwszej i drugiej instancji, stosuje się przepisy ust. 3–5, z wyłączeniem obowiązku zawiadamiania w drodze obwieszczenia w prasie lokalnej.

8. Do zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się odpowiednio art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.”;

5) w art. 12:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.”,

b) dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4, w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie to składa się do organu, o którym mowa w ust. 4a.

8. W przypadku zrzeczenia się odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4:

- 1) przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowania nie wszczyna się;
- 2) w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się;
- 3) po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wygasza się.”;

6) w art. 17 w ust. 3 po pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) uprawnia do wydania przez właściwy organ dziennika budowy.”;

7) w art. 18 dodaje się ust. 1i i 1j w brzmieniu:

„1i. W przypadku, o którym mowa w ust. 1c, podmiot na rzecz którego ustanowiona została hipoteka, na żądanie organu, o którym mowa w art. 12 ust. 4a, ma obowiązek udzielenia informacji o wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką.

1j. W przypadku gdy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotyczy nieruchomości zarządzanej przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, zwane dalej „Lasami Państwowymi”, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1153 oraz z 2015 r. poz. 349, 671 i 1241), wysokość przysługującego odszkodowania zmniejsza się o kwotę równą wartości drewna pozyskanego z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w art. 20b ust. 2.”;

8) w art. 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem przypadków, gdy trwały zarząd jest ustanowiony na rzecz właściwego zarządcy albo zarządu drogi, następuje z mocy prawa, z dniem w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna.”;

9) w art. 20 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad albo właściwy zarząd drogi otrzymują z mocy prawa, nieodpłatnie, w trwały zarząd odpowiednio nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna.

2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad albo właściwy zarząd drogi otrzymują z mocy prawa, nieodpłatnie, w trwały zarząd odpowiednio nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 19, odpowiednio z dniem wygaśnięcia trwałego zarządu albo rozwiązania umów: dzierżawy, najmu lub użyczenia.”;

10) w art. 20b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Lasy Państwowe, zarządzające nieruchomościami, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 6, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, są obowiązane do dokonania nieodpłatnie, z zastrzeżeniem ust. 3, wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu między Lasami Państwowymi a właściwym zarządcą drogi.”;

11) po art. 21 dodaje się art. 21a w brzmieniu:

„Art. 21a. 1. W przypadku gdy inwestycja drogowa w zakresie drogi krajowej wymaga wykonania prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym przewidywana jest realizacja inwestycji, w celu wykonania tych prac.

2. W zakresie wycinki drzew i krzewów stosuje się odpowiednio art. 20b i art. 21.”;

12) w art. 45 uchyla się ust. 2.

Art. 2. W ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469) w art. 135 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) inwestor, w ramach realizacji przedsięwzięcia w zakresie dróg publicznych, nie rozpoczął wykonywania urządzeń wodnych w terminie 6 lat od dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 72:

a) w ust. 2 w pkt 1a:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„decyzji, o których mowa ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, polegających na odstąpieniu od zatwierdzonego projektu budowlanego dotyczącym:”,

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) charakterystycznych parametrów obiektu budowlanego: kubatury, powierzchni zabudowy, wysokości, długości, szerokości i liczby kondygnacji oraz charakterystycznych parametrów drogi w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego,”,

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

4. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się

3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1238, z 2014 r. poz. 587, 822, 850, 1101 i 1133 oraz z 2015 r. poz. 200, 277 i 744.

ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo, oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.”;

- 2) w art. 74 w ust. 1 po pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 7 w brzmieniu:
„7) w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji.”;
- 3) po art. 82 dodaje się art. 82a w brzmieniu:
„Art. 82a. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przed uzyskaniem decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, w której wskazano działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych, stanowi podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Lasy Państwowe na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym przewidywana jest realizacja inwestycji, w celu wykonania tych prac.”;
- 4) w art. 88 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. W przypadku postępowania w sprawie zmiany decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest dopuszczalne, o ile ponowna ocena nie dotyczy kwestii rozstrzygniętych wcześniej postanowieniem wydanym po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko.”;

5) w art. 155 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. W przypadku wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, złożenie wniosku o zmianę decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego, decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych oraz decyzji o pozwoleniu na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części w zakresie dróg publicznych oraz decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, wymagających uzyskania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, może nastąpić w terminie 8 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna.”.

Art. 4. 1. W przypadku przedsięwzięć w zakresie dróg publicznych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, złożenie wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 w zakresie dróg publicznych, oraz pkt 10 i 12 ustawy zmienianej w art. 3, powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile nie upłynął termin na złożenie wniosku.

2. Złożenie wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 w zakresie dróg publicznych, oraz pkt 10 i 12 ustawy zmienianej w art. 3, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile nie upłynął termin na złożenie wniosku i strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 1, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo, oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

3. W przypadku przedsięwzięć w zakresie dróg publicznych, dla których zostało wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy pozwolenie wodnoprawne, pozwolenie to wygasa, jeżeli inwestor nie rozpoczął wykonywania urządzeń wodnych w terminie 6 lat od

dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne, o ile nie wygasło ono przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 5. 1. Do postępowań administracyjnych prowadzonych na podstawie ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

2. Do postępowań, o których mowa w ust. 1, na wniosek właściwego zarządcy drogi, stosuje się przepis art. 11f ust. 1 pkt 8 lub art. 12 ust. 7 i 8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

- ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687 oraz z 2014 r. poz. 40),
- ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.).

Projekt ustawy został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania inwestycji drogowych, szczególnie w kontekście wydatkowania funduszy Unii Europejskiej w najbliższej perspektywie finansowej Unii Europejskiej w latach 2014–2020. Oprócz wyeliminowania zagrożenia terminowej realizacji zadań proponowane zmiany przyczynią się do gospodarnego wydatkowania środków publicznych, przedłużając ważność np. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym nie będą powodować konieczności ponownego ich uzyskiwania.

I. Zmiany w zakresie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (specustawy)

Projekt zmian w specustawie został przygotowany ze względu na konieczność zapewnienia sprawnej realizacji inwestycji drogowych w zakresie dróg publicznych, poprzez doprecyzowanie istniejących przepisów oraz dodanie nowych. Wprowadzenie w specustawie proponowanych zmian przyczyni się do usprawnienia procesu inwestycyjnego. Zmiana wyeliminuje najczęściej sygnalizowane wątpliwości utrudniające stosowanie specustawy zarówno przez inwestorów, jak i przez organy administracji.

Przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie do podmiotów zaangażowanych w realizację inwestycji prowadzonych na podstawie specustawy, a więc do zarządów dróg publicznych oraz do wojewodów i starostów jako organów wydających decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzja ZRID). Projektowana ustawa będzie również dotyczyć właścicieli, użytkowników wieczystych gruntów oraz osób, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe.

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany w zakresie przepisów specustawy:

1) art. 11a nowe brzmienie ust. 1 i 2 oraz dodanie nowego ust. 2a

W związku z wątpliwościami, czy starosta wydając decyzje ZRID oraz decyzje o odszkodowaniu na podstawie specustawy działa jako organ wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej zaproponowano zmianę art. 11a ust. 1. Zgodnie z zawartym w art. 23 specustawy odesłaniem, w przypadku realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, należy uwzględnić regulacje ustawy o gospodarce nieruchomościami, w której zadania dotyczące wywłaszczeń i odszkodowań należą do kompetencji starosty wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej. W myśl art. 129 ust. 1 ustawy o gospodarce nieruchomościami, odszkodowanie ustala starosta, wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej, w decyzji o wywłaszczeniu nieruchomości, z zastrzeżeniem ust. 5, gdzie zgodnie z pkt 3 starosta wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej wydaje odrębną decyzję o odszkodowaniu, gdy nastąpiło pozbawienie praw do nieruchomości bez ustalenia odszkodowania, a obowiązujące przepisy przewidują jego ustalenie. Zatem zadania w zakresie wywłaszczenia i odszkodowania za nieruchomości przejęte pod inwestycje drogowe podejmuje starosta wykonujący zadania zlecone. Ponadto należy zauważyć, iż w myśl art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2009 r. Nr 31, poz. 206, z późn. zm.) „Zadania administracji rządowej w województwie wykonują: starosta, jeżeli wykonywanie przez niego zadań administracji rządowej wynika z odrębnych ustaw”. Natomiast specustawa nie zawiera przepisu wskazującego wprost, iż zadania z niej wynikające stanowią zadania administracji rządowej. Zatem zasadne jest dodanie przepisu wprost wskazującego charakter działań wykonywanych przez starostę. Przyjmując, że ustawodawca działa racjonalnie, a istotną wartością powinna być jednolitość rozwiązań prawnych dotyczących porównywalnych sytuacji faktycznych, należy stwierdzić, że skoro zadania dotyczące wywłaszczeń i odszkodowań za wywłaszczone nieruchomości należą do zakresu zadań administracji rządowej, a ustawa o gospodarce nieruchomościami powierzyła w pewnym zakresie wykonywanie tych zadań starostom, to zadania wynikające ze specustawy jako

analogiczne do ww. wymienionych również należą do zakresu zadań administracji rządowej.

Proponowana w art. 11a ust. 1 specustawy zmiana nie nakłada zatem na starostę nowych obowiązków.

Ponadto projektowany przepis określa właściwość organu, jakim jest starosta w sposób analogiczny do kompetencji wojewody, w przypadku gdy inwestycja dotyczy obszaru więcej niż jednego województwa.

Doprecyzowania wymaga bowiem przepis określający właściwość organu tzn. określenie obszaru, którego dotyczy wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Z dotychczasowych przepisów specustawy nie wynika jasno, co oznacza określenie „największa część nieruchomości”, co powoduje trudności interpretacyjne w zakresie ustalenia organu właściwego do rozpatrzenia sprawy. Zatem w celu wyeliminowania tych wątpliwości wyraz „nieruchomości” proponuje się zastąpić wyrazem „powierzchni przeznaczonej na realizację inwestycji drogowej”. Pojęcie to powinno być odnoszone do wielkości powierzchni w stosunku do całkowitej powierzchni nieruchomości przewidzianych do objęcia projektowaną inwestycją drogową, aby wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej był rozpatrzony przez tego z wojewodów czy starostów, którego właściwość terytorialna obejmuje największą część powierzchni przeznaczonej na realizację inwestycji drogowej.

W art. 11a proponuje się dodanie nowego ust. 2a, zgodnie z którym wojewoda albo starosta wydaje decyzję ZRID dla całości inwestycji (inwestycji głównej) objętej wnioskiem właściwego zarządcy drogi, w tym dla wszystkich elementów, o których mowa w art. 11f ust. 1 specustawy. Zatem wojewoda będzie wydawał decyzję ZRID obejmującą w zależności od konieczności również roboty budowlane polegające na budowie lub przebudowie dróg powiatowych i gminnych, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych czy zjazdów, jeżeli wykonanie tych robót budowlanych zostało spowodowane i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamierzenia budowlanego objętego decyzją ZRID. Podobnie starosta będzie wydawał decyzje ZRID dotyczącą budowy drogi gminnej obejmującą np. przebudowę drogi krajowej czy wojewódzkiej. Wówczas zakres przebudowy np.

drogi krajowej musi wynikać z budowy drogi gminnej. I analogicznie zakres budowy czy przebudowy drogi gminnej musi wynikać z budowy np. drogi krajowej czy wojewódzkiej. Reasumując, należy wyjaśnić, iż z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID występuje zarządca drogi właściwy dla danej inwestycji „główniej”. Pozwoli to na uniknięcie wątpliwości co do konieczności występowania o dwie decyzje do dwóch organów w przypadku inwestycji na drodze krajowej obejmującej przebudowę drogi gminnej.

- 2) art. 11b nadano nowe brzmienie ust. 1 w związku z dodaniem nowego ust. 1a
- Dotychczas specustawa nie precyzowała, jakie elementy powinien zawierać wniosek o wydanie opinii właściwych podmiotów. W praktyce powstawała zatem wątpliwość, czy inwestor powinien dołączyć do wniosku załączniki lub czy dołączone przez inwestora załączniki są wystarczające i w jakim zakresie organ powinien mieć możliwość wypowiedzania się na temat danego projektu. Przedłużało to zatem proces wydania tych opinii. Organy zwracały się do inwestorów o dołączenie dodatkowych informacji i wyjaśnień, uznając że przedstawione dane są niewystarczające do wydania opinii. Jednak zarówno organy, jak i inwestorzy mieli wątpliwości, jakie elementy powinny stanowić załączniki do wniosku. Ustawa nie nakładała na wnioskodawcę obowiązku dołączenia do wniosku załączników. Natomiast organ uzyskawszy np. jedynie wniosek bez szczegółowego uzasadnienia bądź bez załączników, nie miał danych umożliwiających wnikliwą ocenę inwestycji. Zatem uzasadnione jest, aby przedmiotem opinii jednostki, na której obszarze działania projektowana jest droga publiczna, była mapa przedstawiająca proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, jak również określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. Umożliwi to wydanie przez organy rzetelnej opinii w terminie przewidzianym przez ustawodawcę. Uzyskanie wniosku uzupełnionego o załączniki umożliwi zarówno lepsze niż dotychczas zapoznanie się miejscowych władz z projektowaną inwestycją jak i zgłoszenie przemyślnych uwag na jej temat. Zgłoszone uwagi mogą natomiast przyczynić się do przyjęcia przez inwestora rozwiązań korzystniejszych dla lokalnej społeczności niż te dotychczas planowane.

Enumeratywne wyliczenie w projektowanej ustawie załączników do wniosku rozwieje wątpliwości organów wydających opinię w zakresie procedury składania omawianego wniosku, a więc ułatwi inwestorom uzyskanie tych opinii.

- 3) w art. 11d w ust. 1 dodaje się pkt 3a i 3b oraz uchyla pkt 6 i 7 oraz nadaje się nowe brzmienie w pkt 8 lit. d

W projektowanej ustawie zaproponowano dodanie przepisów, zgodnie z którymi wnioski o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.

Propozycja ta wynika z potrzeby organów wydających decyzję ZRID, zobligowania inwestora do określenia we wniosku o wydanie decyzji ZRID tych nieruchomości, które w związku z realizacją inwestycji potrzebne są do nabycia własności, jak i tych nieruchomości, które potrzebne są jedynie w ograniczonym zakresie.

Proponuje się również ograniczenie do niezbędnego minimum elementów wymaganych do złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Przepisy o konieczności dołączania dokumentów wskazanych w pkt 6 i 7 znalazły się w tekście ustawy w wyniku wzorowania przyjętych w niej rozwiązań na przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.) (np. zgodnie z art. 33 ust. 2 pkt 3a i 4 ustawy – Prawo budowlane). Jednak w praktyce nie zdarza się, aby występowała konieczność dołączania takich dokumentów (tj. pozwoleń, o którym mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014), lub uzgodnienie co do obiektów górniczych lub sytuowanych na terenach zamkniętych) w przypadku inwestycji z zakresu dróg publicznych. W związku z tym nie ma uzasadnienia pozostawiania w ustawie przepisu, który nie znajduje praktycznego zastosowania.

W pkt 8 lit. d nadaje się nowe brzmienie, poprzez zastąpienie sformułowania „obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią” zwrotem „obszary

szczególne zagrożenia powodzią”, z uwagi na fakt, iż dotychczasowe sformułowanie nie funkcjonuje aktualnie w przepisach Prawa wodnego.

Ponadto proponuje się nadanie nowego brzmienia ust. 5 w art. 11d, w konsekwencji zmian zaproponowanych w art. 11a ust. 1 i 2 specustawy (pkt 1 projektu).

4) zmiany w art. 11f specustawy

a) nadanie nowego brzmienia pkt 2 w ust. 1

Zawarty w art. 11f ust. 1 otwarty katalog obligatoryjnych elementów decyzji o zezwoleniu na lokalizację drogi wymaga określenia w niej m.in. linii rozgraniczających teren. Zatem, w przypadku gdy w ramach realizacji inwestycji będącej przedmiotem wniosku będzie konieczna np. budowa dróg innych kategorii, wnioski o wydanie decyzji ZRID może zawierać określenie linii rozgraniczających teren obejmujących jednocześnie teren konieczny do np. budowy drogi innej kategorii. Wówczas będzie ułatwione przekazanie przez inwestora na rzecz właściwego zarządcy drogi odcinków dróg przebudowanych czy wybudowanych w związku z inwestycją drogową.

b) nadanie nowego brzmienia pkt 8 w ust. 1

W dotychczasowym art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e i g dodaje się wyraz „budowa” tak, aby decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w razie potrzeby zawierała ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy np.:

- sieci uzbrojenia terenu,
- innych dróg publicznych.

Tym samym decyzją ZRID może być objęta budowa lub przebudowa innych dróg publicznych. Przepis ten będzie miał zastosowanie, w przypadku dróg krajowych i wojewódzkich na granicy miast na prawach powiatu lub dróg wojewódzkich na granicy województw, gdzie granica administracyjna podziału terytorialnego, stanowi również granicę własności zarządców dróg, natomiast sama droga utrzymuje swoją ciągłość i numer.

Oprócz ustaleń w tym zakresie decyzja ta może również zawierać pozwolenie na budowę tych elementów dzięki czemu inwestor nie będzie zmuszony czekać z rozpoczęciem inwestycji do uzyskania kolejnych

decyzji administracyjnych. Proponowane rozwiązanie nawiązuje do obowiązującego art. 33 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane stanowiącego, iż „Pozwolenie na budowę dotyczy całego zamierzenia budowlanego. W przypadku zamierzenia budowlanego obejmującego więcej niż jeden obiekt, pozwolenie na budowę może, na wniosek inwestora, dotyczyć wybranych obiektów lub zespołu obiektów, mogących samodzielnie funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem. Jeżeli pozwolenie na budowę dotyczy wybranych obiektów lub zespołu obiektów, inwestor jest obowiązany przedstawić projekt zagospodarowania działki lub terenu, o którym mowa w art. 34 ust. 3 pkt 1, dla całego zamierzenia budowlanego.”. Przebudowa infrastruktury jako część inwestycji głównej powinna być wykonana na podstawie jednej decyzji. Takie rozwiązanie podczas realizowania inwestycji, polegające na składaniu jednego wniosku dotyczącego jednego zamierzenia budowlanego (przedsięwzięcia), należy uznać za właściwe zarówno pod względem prawnym, jak również finansowym, bowiem przyspiesza realizowanie projektu oraz pozwala na obniżenie kosztów poprzez przygotowanie jednego zestawu dokumentów dołączanych do wniosku, które ze względu na wielkość i stopień skomplikowania inwestycji są również kosztowne. Proponowane zmiany dotyczą również określenia w decyzji o zezwoleniu na lokalizację drogi w razie potrzeby:

- obowiązku budowy tymczasowych obiektów budowlanych,
- obowiązku budowy lub przebudowy zjazdów,
- obowiązku budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji szczegółowych.

Należy bowiem zauważyć, iż często inwestorzy drogowi, w trakcie realizacji inwestycji, wykonują na określonym obszarze prace, które nie stanowią podstawy ani do nabycia z mocy prawa przez Skarb Państwa lub właściwą jednostkę samorządu terytorialnego własności nieruchomości, na których te prace mają być realizowane, ani też do określenia przez organ administracji ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości (tzw. czasowe zajęcie), gdyż nie stanowią prac wskazanych w aktualnie obowiązującym art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e i f specustawy, tj. przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu lub przebudowy dróg innych kategorii. Zasadne zatem wydaje się stworzenie

inwestorowi prawnej możliwości uzyskania praw do nieruchomości (określenie przez organ administracji ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości) w związku z prowadzeniem na nich prac polegających na budowie tymczasowych obiektów budowlanych i dojazdów do nich, np. w przypadku gdy decyzja ZRID dotyczy mostu, jak również budowy lub przebudowy urządzeń melioracji szczegółowych. Należy bowiem zauważyć, iż zgodnie z przepisami ustawy – Prawo budowlane tymczasowe obiekty budowlane, niepołączone trwale z gruntem powinny być rozebrane lub przeniesione w inne miejsce nie później niż przed upływem 120 dni od dnia rozpoczęcia budowy określonego w zgłoszeniu. Zaś dla realizacji inwestycji drogowej polegającej na budowie drogi publicznej, w związku z którą konieczne jest zbudowanie tymczasowego obiektu budowlanego, termin rozbiórki takiego tymczasowego obiektu jest zbyt krótki.

Ponadto w związku z wątpliwościami interpretacyjnymi zgłaszanymi przez organy wydające decyzję ZRID, projektodawca jednoznacznie przesądził, iż decyzja ZRID w razie potrzeby powinna zawierać m.in. ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy zjazdów. Biorąc pod uwagę obowiązującą definicję zjazdu określoną w ustawie o drogach publicznych, zgodnie z którą zjazd to połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, oraz rozbieżne dotychczasowe orzecznictwo w tym zakresie (zjazd jest/nie jest częścią drogi), problematyka ta wywoływała wiele wątpliwości interpretacyjnych. Zatem zasadne jest doprecyzowanie, aby przebudowa lub budowa zjazdu jako część inwestycji głównej była wykonana na podstawie jednej decyzji.

c) nadanie nowego brzmienia ust. 2

Proponuje się skreślenie w art. 11f ust. 2 odwołania do art. 124 ust. 8 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r. poz. 518, z późn. zm.) bowiem przepis ten nie znajduje zastosowania do ograniczeń związanych z korzystaniem z nieruchomości podczas realizacji inwestycji drogowej.

d) dodanie nowego ust. 2a

Zaproponowano wyraźny przepis, iż decyzja ZRID stanowi podstawę do przekazania dróg wybudowanych lub przebudowanych w związku z

inwestycją główną – właściwym zarządcom dróg. Drogi innej kategorii wybudowane w związku z inwestycją główną i oddane do użytkowania powinny zostać przekazane zarządcom dróg właściwym do zarządzania nimi. Wybudowane odcinki dróg publicznych zgodnie z art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych uzyskują kategorię drogi, w której ciągu leżą.

e) nadanie nowego brzmienia w ust. 3

Proponowana zmiana w zdaniu pierwszym wprowadza obowiązek zawiadomienia w drodze obwieszczenia o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej również na stronach Biuletynu Informacji Publicznej urzędów wojewódzkich, starostw powiatowych oraz urzędach gmin, które są tworzone w celu powszechnego udostępniania informacji publicznej.

f) dodanie nowego ust. 7 i 8

Przepisy specustawy wskazują uproszczony tryb zawiadomiania stron jako właściwy w przypadku zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID (art. 11d ust. 5) oraz doręczenia decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy (art. 11f ust. 3). Mając natomiast na uwadze, że zgodnie z art. 11c „Do postępowania w sprawach dotyczących wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.” może powstać wątpliwość, czy w pozostałych przypadkach, gdy organ kieruje do stron postępowania pisma, zasady ich doręczeń, zawiadomiania stron o wszczęciu postępowania oraz wydaniu decyzji ZRID powinny wynikać z przepisów k.p.a. Jednak zasadne jest, aby do pozostałych rozstrzygnięć kierowanych do stron w trakcie postępowania o wydanie decyzji ZRID, stosować przepisy dotyczące zawiadomiania stosowane przy wszczęciu i zakończeniu postępowania opisane w specustawie, z wyjątkiem obowiązku zawiadomiania w drodze obwieszczenia w prasie lokalnej. Dlatego wyraźnie objęto wskazanym w specustawie trybem „uproszczonym” pozostałe rozstrzygnięcia kierowane w toku postępowania do stron w celu ujednoczenia i przyspieszenia postępowania zmierzającego do wydania decyzji ZRID.

Proponuje się również dodanie nowego ust. 8, zgodnie z którym do zmiany decyzji ZRID stosuje się odpowiednio art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Działając bowiem na zasadach ogólnych wynikających z Kodeksu postępowania administracyjnego, zmiana decyzji, na mocy której strona nabyła prawo, możliwa jest zgodnie z art. 155 k.p.a., tylko za zgodą strony. W przypadku realizacji dużych inwestycji drogowych, z uwagi na szeroki katalog stron postępowania uzyskanie zgody wszystkich stron postępowania w sprawie zmiany decyzji ZRID jest bardzo utrudnione ze względu na dużą liczbę stron postępowania. Jeżeli decyzja jest źródłem nabycia prawa, to zmiana takiej decyzji ostatecznej w trybie art. 155 k.p.a. wymaga zgody osób, które były stronami w sprawie zakończonej tą decyzją, bez względu na to, jakie prawa nabyła każda z tych stron.

W związku z powyższym, propozycja dodania przepisu art. 11f ust. 8, odnoszącego się do zmiany decyzji ZRID ułatwi zmianę decyzji ZRID i prowadzenie inwestycji drogowych.

- 5) w art. 12 nadaje się nowe brzmienie ust. 2 oraz dodaje się nowy ust. 7 i 8

Konsekwencją nadania nowego brzmienia w art. 11f w ust. 1 pkt 2 specustawy (dotyczący elementów decyzji ZRID) jest zmiana ust. 2 w art. 12, zgodnie z którym linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.

Często zgłaszanym przez organy administracji problemem jest trudność we wzajemnym rozliczaniu się organów, których nieruchomości objęte zostały działaniem decyzji ZRID. W praktyce można się spotkać z sytuacjami, gdy prezydent miasta reprezentujący gminę zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania na rzecz Skarbu Państwa reprezentowanego przez tego prezydenta miasta. Innym przykładem uzasadniającym potrzebę wprowadzenia przepisu umożliwiającego zrzeczenie się odszkodowania będzie sytuacja, gdy konieczne jest przejęcie pod realizację inwestycji „główniej” gruntu, na którym znajduje się droga publiczna np. w ramach budowy drogi krajowej GDDKiA przejmuje kawałek gruntu na którym istnieje droga publiczna kategorii

powiatowej lub gminnej. Urządzona na nieruchomości droga publiczna jest elementem składowym gruntu. Z uwagi na fakt, iż na przedmiotowej nieruchomości znajduje się budowla w postaci drogi asfaltowej, w operacie ustala się jej wartość z uwzględnieniem stopnia zużycia. Zgodnie z art. 135 ust. 1 i 2 ustawy o gospodarce nieruchomościami, jeżeli ze względu na rodzaj nieruchomości nie można określić jej wartości rynkowej, gdyż tego rodzaju nieruchomości nie występują w obrocie, określa się jej wartość odtworzeniową. Przy określaniu wartości odtworzeniowej nieruchomości, oddzielnie określa się wartość gruntu i oddzielnie wartość jego części składowych. W przypadku przejmowanej drogi np. gminnej wartość odtworzeniowa budowli to będzie jej konstrukcja/nawierzchnia. Zatem inwestor budujący drogę krajową musi płacić podwójne koszty, tzn. wypłacić odszkodowanie za grunt i sfinansować odtworzenie ww. drogi.

Obowiązujące przepisy specustawy nie zawierają przepisu umożliwiającego przejście z mocy prawa nieruchomości na mocy specustawy bez ustalenia odszkodowania. Natomiast przyjęcie, że organ, na rzecz którego ustalane jest odszkodowanie, zrzeknie się jego przyjęcia, budzi wśród organów działających za Skarb Państwa i jednostkę samorządu terytorialnego obawy naruszenia wyrażonej w art. 12 ustawy o gospodarce nieruchomościami zasady prawidłowej gospodarki. Jednocześnie należy zauważyć, iż projekt ustawy przewiduje jedynie możliwość zrzeczenia się odszkodowania. Zatem organ działający w imieniu Skarbu Państwa i jednostki samorządu terytorialnego może, ale nie musi dokonać zrzeczenia się odszkodowania.

Proponuje się zatem wprowadzenie przepisu, zgodnie z którym, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, które stają się z mocy prawa:

- własnością Skarbu Państwa w odniesieniu do dróg krajowych,
- własnością odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych

z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna.

Zrzeczenie powinno nastąpić w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie składa się do organu właściwego do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania za nieruchomości. Ponadto projektowany przepis wskazuje, iż w przypadku zrzeczenia się odszkodowania za nieruchomości:

- 1) przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowania nie wszczyna się,
- 2) w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się,
- 3) po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wygasza się.

Proponuje się zatem wskazanie w przepisie zarówno formy, jak i ram czasowych, w których strona będzie miała możliwość zrzeczenia się odszkodowania, jak i adresata stosownego oświadczenia.

- 6) w art. 17 w ust. 3 dodaje się pkt 5

Przepisy ustawy – Prawa budowlane wiążą wydanie dziennika budowy z uzyskaniem przez decyzję o pozwoleniu na budowę ostateczności, co powoduje zastrzeżenia organów w kwestii wydania dziennika budowy, kiedy nadany jest rygor natychmiastowej wykonalności dla decyzji ZRID. Zatem z punktu widzenia inwestora planującego jak najszybsze przystąpienie do realizacji inwestycji za zasadne należy uznać, iż decyzja ZRID, której został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, nie tylko zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi i do rozpoczęcia robót budowlanych, ale również uprawnia do wydania przez właściwy organ dziennika budowy.

- 7) proponuje się w art. 18i dodanie nowego ust. 1i i 1j

- a) nowy ust. 1i – rolą organu jest ustalenie wysokości wierzytelności. Informację w tym zakresie organ musi uzyskać od stron stosunku prawnego, w ramach którego ustanowiono hipotekę. Aktualna kwota wierzytelności, która była zabezpieczona, jest znana tylko stronom stosunku prawnego, gdyż zapisy w księdze wieczystej nie muszą wskazywać i najczęściej nie oddają aktualnego zadłużenia dłużnika. W postępowaniu w sprawie ustalenia wysokości wierzytelności organ może posługiwać się wszelkimi środkami dowodowymi przewidzianymi w k.p.a. Najpewniejsze w tym zakresie są dowody

przedstawione przez wierzyciela oraz dłużnika. Szczególna sytuacja występuje co do wierzytelności bankowych, gdyż ich wysokość stanowi tajemnicę bankową, stosownie do art. 104 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 1376, z późn. zm.). W przypadku braku podania wysokości wierzytelności przez dłużnika, organ administracji nie może oczekiwać, że bank udzieli w tym zakresie żądanych informacji. Bank może tego dokonać tylko na podstawie pisemnego upoważnienia do przekazania określonych informacji wskazanemu podmiotowi. W sytuacji, w której organ nie ma możliwości ustalenia wysokości wierzytelności zabezpieczonej hipoteki z powodu np. odmowy podania informacji przez strony stosunku prawnego, organ powinien przyjąć wysokość wierzytelności w kwocie, w jakiej wyrażona jest hipoteka. Jak wprawdzie wskazano, odszkodowanie ma być ustalone w stosunku do wysokości wierzytelności, a nie kwoty hipoteki, tym niemniej w takim sposobie postępowania chodzi tylko o kwestie dowodowe, a nie zmianę zasady ustalania wysokości odszkodowania. Odpis z księgi wieczystej, w której zapisana jest kwota hipoteki, jest jedynym w takiej sytuacji dowodem świadczącym o wysokości wierzytelności. Należy założyć, że przynajmniej w momencie wpisu hipoteki wierzytelność miała taką wysokość jak kwota hipoteki. Skoro strony nie przedstawiły innych dowodów świadczących, że wysokość wierzytelności uległa zmianie, a organ nie miał możliwości dokonania odmiennych ustaleń, należy przyjąć, że kwota hipoteki jest podstawą do ustalenia wysokości wierzytelności, a w konsekwencji do ustalenia wysokości odszkodowania za wygasłą hipotekę. Wprowadzenie proponowanego przepisu wyeliminuje sytuacje zawyżania odszkodowania za hipotekę w wyniku niemożności ustalenia jej rzeczywistej wysokości.

- b) nowy ust. 1j – zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy o gospodarce nieruchomościami przez nieruchomość gruntową należy rozumieć grunt wraz z częściami składowymi, z wyłączeniem budynków i lokali, jeżeli stanowią odrębny przedmiot własności. Zgodnie natomiast z art. 48 Kodeksu cywilnego z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych, do części składowych gruntu należą w szczególności budynki i inne urządzenia trwale z gruntem związane, jak również drzewa i inne rośliny od chwili zasadzenia lub zasiania.

W związku z powyższym odszkodowania na rzecz wszystkich dotychczasowych właścicieli/użytkowników wieczystych ustalane są za przejęte grunty oraz części składowe w postaci drzew i krzewów. Jednakże tylko Lasy Państwowe są jako jedyny podmiot „uprzywilejowane”, gdyż stosownie do art. 20b ust. 2 specustawy drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów staje się nieodpłatnie ich własnością (pozostali właściciele drzew i krzewów otrzymują jedynie odszkodowanie natomiast drewno staje się własnością inwestora). Zatem Lasy Państwowe poza odszkodowaniem w formie pieniężnej, otrzymają również drewno pochodzące z wycinki, które mogą potem zbyć. Obecnie zarządcy dróg płacą zatem za drewno, które nie staje się ich własnością. Należy mieć przy tym na uwadze fakt, że grunty są przejmowane na podstawie specustawy z przeznaczeniem na realizację celu publicznego, jakim jest wydzielanie gruntów pod drogi publiczne oraz ich budowa.

Proponuje się zatem w art. 18 dodanie nowego ust. 1j, zgodnie z którym, w przypadku gdy decyzja ZRID dotyczy nieruchomości zarządzanej przez Lasy Państwowe na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, wysokość przysługującego odszkodowania zmniejsza się o kwotę równą wartości drewna pozyskanego z wycinki drzew i krzewów.

8) nowe brzmienie art. 19 ust. 1 oraz art. 20 ust. 1 i 2

W myśl art. 43 ust. 1 ustawy o gospodarce nieruchomościami, trwały zarząd jest formą prawną władania nieruchomością przez jednostkę organizacyjną. Zgodnie zaś z art. 22 ust. 1 ustawy o drogach publicznych zarząd drogi sprawuje nieodpłatny trwały zarząd gruntami w pasie drogowym. W związku tym proponuje się ujednoczenie terminologii stosowanej przez ustawodawcę we wskazanych ustępach art. 19 i art. 20, która to zmiana zapewni zgodność projektowanych przepisów z obowiązującymi już przepisami ustawy o gospodarce nieruchomościami. Zatem proponowane rozwiązanie polega na zastąpieniu pojęcia „samorządowej jednostki organizacyjnej” określeniem „zarząd drogi”. Jednocześnie proponuje się wprowadzić zasadę, że wygaśnięcie trwałego zarządu na nieruchomościach przeznaczonych na pasy drogowe ustalonych decyzją ZRID nie wymaga wydania przez wojewodę lub starostę odrębnej decyzji. Zgodnie z projektowanym art. 19 ust. 1 specustawy, z dniem, w którym decyzja o

zezwoleń na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna z mocy prawa, następuje wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem przypadków, gdy trwały zarząd jest ustanowiony na rzecz właściwego zarządcy albo zarządu drogi. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż projektowany przepis art. 19 ust. 1 nie ma zastosowania do gruntów pokrytych wodami. Należy bowiem zauważyć, iż grunty te nie przechodzą na zarządcę drogi tzn. nie przechodzi ich własność i nie są przeznaczone na pas drogowy. Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy – Prawo wodne, płynące wody publiczne nie podlegają obrotowi cywilnoprawnemu. Zaś w myśl obowiązującego art. 20a specustawy, w przypadku gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez teren wód płynących właściwy zarządca drogi ma prawo do nieodpłatnego wejścia na tereny wód płynących w celu realizacji inwestycji drogowej. W tym celu zawiera się porozumienie.

- 9) Proponowana w art. 20b ust. 1 specustawy zmiana nie ma charakteru merytorycznego i polega jedynie na wykreśleniu metryki promulgacyjnej dotyczącej ustawy o lasach.
- 10) Po art. 21 dodaje się nowy art. 21a, który daje uprawnienie do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym przewidywana jest realizacja inwestycji drogowej, w celu wykonania prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Lasy Państwowe. Proponowany przepis związany jest z faktem, iż w chwili obecnej liczne problemy administracyjne związane m.in. z przygotowaniem i prowadzeniem badań geologicznych negatywnie wpływają na harmonogram przygotowania inwestycji.
- 11) uchylenie w art. 45 ust. 2

Proponuje się uchylenie przepisu o utracie mocy przepisów specustawy z dniem 31 grudnia 2020 r. Z tą datą, co do zasady, utraciłyby moc przepisy proceduralne, ustrojowe i materialnoprawne zawarte w tej ustawie, a pozostałyby jedynie utrzymane w mocy przepisy przejściowe i końcowe, które zakładają trwanie poszczególnych „merytorycznych” przepisów specustawy drogowej do czasu zakończenia wszczętych w okresie jej obowiązywania postępowań.

Należy jednak zauważyć, iż rozwiązania zawarte w przepisach obowiązującej od lat specustawy drogowej sprawdziły się w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Ponadto są one konieczne do prowadzenia sprawnej procedury realizacji inwestycji polegających na budowie, rozbudowie i odbudowie dróg publicznych w Polsce. Należy również zauważyć, iż takie specustawy jak:

- ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 700, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2010 r. Nr 143, poz. 963, z późn. zm.)

nie zawierają przepisu wygaszającego ich obowiązywanie. Ustawy te obowiązują bez jakichkolwiek ograniczeń czasowych w ich stosowaniu.

II. Zmiany w ustawie – Prawo wodne

Proponowane zmiany w ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne mają na celu wydłużenie terminu ważności pozwoleń wodnoprawnych.

Obecnie ważność decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym wynosi 3 lata. Czas ten jest zdecydowanie zbyt krótki, biorąc pod uwagę złożoność projektów drogowych oraz związaną z tym długotrwałość procesu projektowania poprzedzoną procedurą wyłonienia wykonawcy projektu zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych. W związku z powyższym zaproponowano wydłużenie terminu ważności pozwoleń wodnoprawnych do lat 6, podobnie jak przy decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji drogowych.

III. Zmiany w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Proponowane zmiany dotyczą wydłużenia okresu wykorzystania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do złożenia wniosku o decyzję realizacyjną, tj. o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę i decyzji ZRID; wprowadzenia możliwości dokonania zmiany decyzji ZRID bez zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz wprowadzenia możliwości przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie zmiany decyzji ZRID.

Projektowane zmiany w art. 72 ust. 2 pkt 1a ustawy wprowadzają możliwość dokonania zmiany decyzji ZRID bez zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obecnie ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie przewiduje literalnie możliwości zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej bez konieczności uprzedniego uzyskania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast przepis art. 72 ust. 2 pkt 1a daje możliwość zmiany decyzji wydawanych na podstawie ustawy – Prawo budowlane bez konieczności uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w określonych przypadkach, tj. w przypadku decyzji polegających na odstępieniu od zatwierdzonego projektu dotyczącym:

- charakterystycznych parametrów obiektu budowlanego; kubatury, powierzchni zabudowy, wysokości, długości, szerokości i liczby kondygnacji oraz charakterystycznych parametrów drogi w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego,
- zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne.

Jednocześnie zmiany powyższe nie mogą spowodować zmian uwarunkowań określonych w wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ograniczenie istniejące obecnie w przepisach nie znajduje uzasadnienia merytorycznego, gdyż nie każda zmiana decyzji budowlanej jest istotna w kontekście oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym, zaproponowano uzależnienie możliwości dokonania zmian decyzji ZRID od wpływu tejże zmiany na oddziaływanie danego projektu na środowisko – tak, jak obecnie jest to określone w odniesieniu do decyzji o pozwoleniu na budowę, przy czym proponuje się, aby przypadki polegające na zmianie zatwierdzonego projektu budowlanego dotyczyły również charakterystycznych parametrów drogi w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

Pozostałe zmiany w art. 72 mają na celu wydłużenie okresu wykorzystania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W ust. 3 i 4 proponuje się wydłużenie terminów, w których na podstawie decyzji określającej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia można ubiegać się o wydanie jednej z decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu

informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W ust. 3 art. 72 proponuje się wydłużenie terminu na złożenie wniosku o wydanie np. decyzji ZRID do 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Natomiast w projektowanym ust. 4 przewiduje się, że ww. termin (6 lat) może ulec przedłużeniu o 4 lata, jeżeli realizacja przedsięwzięcia przebiegała etapowo oraz nie zmieniły się warunki jego realizacji. Zatem złożenie wniosku o wydanie decyzji stanowiącej podstawę realizacji przedsięwzięcia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Ponadto doprecyzowano, iż wydłużenie tego terminu jest możliwe o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Należy zauważyć, iż w obecnym stanie prawnym decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach można wykorzystać przy składaniu wniosków o zezwolenia na realizację inwestycji drogowej w okresie do 4 lat od momentu uzyskania ich ostateczności. Czas ten jest zdecydowanie zbyt krótki, biorąc pod uwagę złożoność projektów inwestycyjnych, w tym np. drogowych, oraz związaną z tym długotrwałość procesu projektowania, poprzedzoną procedurą wyłonienia wykonawcy projektu zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych.

Jakkolwiek przepisy dopuszczają tzw. przedłużenie okresu wykorzystania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do 6 lat, jednak tylko w przypadku etapowej realizacji inwestycji oraz udowodnienia, że nie uległy zmianie warunki określone w tejże decyzji. O ile przesłanka pierwsza występuje praktycznie w każdym przypadku (odcinki realizacyjne są zazwyczaj znacząco krótsze od odcinka objętego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach), to w przypadku przesłanki drugiej pojawiają

się istotne problemy – ogólność analiz wykonywanych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przy jednoczesnych szczegółowych zaleceniach tych decyzji powoduje, że na etapie uszczegóławiania projektu pojawia się konieczność zmian w zakresie szczegółowej lokalizacji przejść dla zwierząt, zabezpieczeń akustycznych itd. – gdyż dopiero na tym etapie określana jest niweleta drogi, która decyduje o rozprzestrzenianiu się hałasu, jak również możliwych do osiągnięcia parametrach obiektów.

W związku z powyższym, zaproponowano wydłużenie terminu na wykorzystanie ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach maksymalnie do lat 10, który to termin wydaje się wystarczający dla celów inwestycyjnych, a jednocześnie niezagrażający środowisku naturalnemu.

Ze względu na istniejące w obrocie prawnym decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydane na podstawie jeszcze poprzednio obowiązujących przepisów ustawy – Prawo ochrony środowiska, a których termin wykorzystania mija w najbliższej przyszłości, konieczne jest wydłużenie terminu ich wykorzystania, tak aby była możliwa realizacja zaplanowanych inwestycji drogowych na lata 2014–2020. Dlatego też zaproponowano odpowiednią zmianę w art. 155 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Przepis ten dotyczy bowiem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska obowiązujących do dnia wejścia w życie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanych na podstawie ustawy – Prawo ochrony środowiska, złożenie wniosku o zmianę decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego, decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych oraz decyzji o pozwoleniu na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, wymagającej uzyskania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może nastąpić w terminie 8 lat od dnia, w którym decyzja o

środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna.

W związku z ww. zmianami w zakresie wydłużenia terminów obowiązywania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, konieczne stało się wprowadzenie przepisów przejściowych regulujących kwestie intertemporalne (art. 4 projektu ustawy).

Ponadto projekt przewiduje dodanie nowego art. 82a, zgodnie z którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przed uzyskaniem decyzji ZRID, w której wskazano działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych, stanowi podstawę do wykonania prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1153). Podstawą do wejścia na teren jest wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Proponowany przepis stanowi konsekwencję dodawanego art. 21a specustawy drogowej.

W związku z powyższym dokonano odpowiednich zmian również w art. 74 ust. 1 (dodano nowy pkt 7) ustawy.

Zmiany w art. 88 ustawy mają charakter doprecyzowujący i dotyczą możliwości przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie zmiany ZRID. Proponuje się dodanie nowego ust. 1a, zgodnie z którym, w przypadku postępowania w sprawie zmiany decyzji, o których mowa w ust. 1, przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest dopuszczalne, o ile ponowna ocena nie dotyczy kwestii rozstrzygniętych wcześniej postanowieniem wydanym po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Zatem ponowna ocena nie może dotyczyć kwestii rozstrzygniętych wcześniej ponowną oceną oddziaływania na środowisko.

Ze względu na potrzebę zachowania dotychczas obowiązujących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwoleń wodnoprawnych, jak również mając na względzie potrzebę objęcia inwestorów drogowych korzystnymi zmianami w zakresie terminu tzw. ważności decyzji środowiskowych oraz pozwoleń wodnoprawnych (art. 4 i art. 5 projektu), projekt ustawy przewiduje przepisy przejściowe.

Przepis art. 4 wydłuża okres obowiązywania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które zostały wydane na podstawie ustawy o udostępnianiu

informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz pozwoleń wodnoprawnych wydanych przed wejściem w życie niniejszych zmian. Ułatwi to prowadzenie inwestycji drogowych i przyspieszy ich prowadzenie, gdyż nie będzie konieczności przygotowywania dokumentacji i występowania o nowe decyzje po upływie okresu ich ważności i obowiązywania. Przepis art. 4 ust. 1 i 2 projektu ustawy dotyczą przypadków, w których terminy na złożenie wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego, decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych oraz decyzji o pozwoleniu na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, jeszcze nie upłynęły.

Zgodnie z projektowanym art. 5 ust. 1 do postępowań administracyjnych prowadzonych na podstawie obowiązujących przepisów specustawy i wszczętych przed dniem wejścia w życie nowej ustawy i niezakończonych stosuje się przepisy specustawy w brzmieniu dotychczasowym. Jednakże na wniosek właściwego zarządcy drogi do tychże postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych stosuje się nowe przepisy art. 11f ust. 1 pkt 8 lub art. 12 ust. 7 i 8, tzn. przepisy dotyczące:

- rozszerzonego katalogu obligatoryjnych elementów decyzji ZRID,
- możliwości zrzeczenia się odszkodowania.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji 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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie podlega konieczności przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania do uzgodnień, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Pełnomocnik Rządu do spraw Zarządzania Infrastrukturą Drogową</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Olszewski Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego, Departament Dróg i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, tel: 630 12 85, email: Agnieszka.Buczma@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 6 maja 2015 r.</p> <p>Źródło: <i>Inne</i></p> <p>Nr w wykazie prac: UD 189</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania inwestycji drogowych, szczególnie w kontekście wydatkowania funduszy Unii Europejskiej w najbliższej perspektywie finansowej Unii Europejskiej w latach 2014–2020. Oprócz wyeliminowania zagrożenia terminowej realizacji zadań proponowane zmiany przyczynią się do gospodarnego wydatkowania środków publicznych, przedłużając ważność np. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym nie będą powodować konieczności ponownego ich uzyskiwania.

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

Proponowane w projekcie rozwiązania dotyczą w szczególności:

- 1) terminów ważności poszczególnych decyzji administracyjnych niezbędnych do uzyskania w toku przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, tj. wydłużenia terminu ważności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i pozwoleń wodnoprawnych;
- 2) wprowadzenia możliwości dokonania zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej bez zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- 3) doprecyzowanie przepisów związanych z uzyskiwaniem i wykonywaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Opracowany projekt ustawy przewiduje zmiany w:

- 1) ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687, z późn. zm.);
- 2) ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145, z późn. zm.);
- 3) ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.).

Oprócz wyeliminowania zagrożenia terminowej realizacji zadań proponowane zmiany przyczynią się do gospodarnego wydatkowania środków publicznych, przedłużając ważność np. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym nie będą powodować konieczności ponownego ich uzyskiwania.

Dodatkowo stosowanie obowiązujących przepisów budzi niekiedy wątpliwości i powoduje trudności w ustaleniu jednolitej i trwałej linii orzecznictwa w postępowaniach administracyjnych dotyczących inwestycji drogowych. Proponowane zmiany wyeliminują najczęściej sygnalizowane wątpliwości utrudniające stosowanie ustawy zarówno przez inwestorów jak i przez organy administracji.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa	1	ogólne	Prowadzi w odniesieniu do decyzji ZRID zarówno postępowania odwoławcze, jak i postępowania w innych trybach, np. stwierdzenia nieważności, wznowienia

			postępowania, zmiany i uchyleń, czy też stwierdzenia wygaśnięcia decyzji – uproszczenie procedury.
Zarządcy dróg publicznych	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ogólne	Uelastycznienie warunków realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
Wojewodowie	16	ogólne	Wyeliminowanie wątpliwości i wprowadzenie ułatwień w stosowaniu obowiązujących przepisów.
Starostowie	Wszyscy	ogólne	Wyeliminowanie wątpliwości i wprowadzenie ułatwień w stosowaniu obowiązujących przepisów.
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie budowy i przebudowy dróg.	nieokreślona	ogólne	Możliwość rozwoju firm poprzez realizację większej liczby zamówień publicznych w zakresie inwestycji drogowych.
Spółeczności lokalne	nieokreślona	ogólne	Poprawa dostępności terytorialnej, mobilności oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez szybszą realizację inwestycji drogowych.

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

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy został skierowany do następujących podmiotów: Polski Kongres Drogowy, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polska Izba Inżynierów Budownictwa, Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego, Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych, Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, Związek Powiatów Polskich, Związek Województw RP, Unia Metropolii Polskich, Związek Miast Polskich, Związek Gmin Wiejskich, Wojewodowie.

Uwagi do projektu ustawy zgłoszili:

1. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
2. Komisja Drogownictwa Miejskiego,
3. Związek Województw RP, który przekazał uwagi zgłoszone przez: Urzędy Marszałkowskie Województwa: Mazowieckiego, Lubelskiego, Łódzkiego, Świętokrzyskiego, Wielkopolskiego, Podlaskiego, Śląskiego oraz Konwentu Marszałków Województw RP,
4. Wojewoda Dolnośląski,
5. Wojewoda Kujawsko-Pomorski,
6. Wojewoda Wielkopolski
7. Wojewoda Pomorski,
8. Wojewoda Podkarpacki,
9. Wojewoda Podlaski,
10. Wojewoda Łódzki,
11. Wojewoda Świętokrzyski,
12. Wojewoda Lubuski,
13. Wojewoda Małopolski,
14. Wojewoda Opolski,
15. Wojewoda Śląski.

Na wszystkie zgłoszone w ramach konsultacji publicznych uwagi udzielono pisemnej odpowiedzi.

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

Na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 25 lutego 2015 r. projekt ustawy został zaopiniowany pozytywnie.

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

Dochody ogółem																			
budżet państwa																			
JST																			
pozostałe jednostki (oddzielnie)																			
Wydatki ogółem																			
budżet państwa																			
JST																			
pozostałe jednostki (oddzielnie)																			
Saldo ogółem																			
budżet państwa																			
JST																			
pozostałe jednostki (oddzielnie)																			

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowane przepisy nie spowodują wzrostu wydatków publicznych ani nie ustanawiają żadnych nowych dochodów publicznych.

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	Uzyskanie wpływów związanych z realizacją inwestycji na drogach publicznych. W związku z faktem, że projekt jedynie usprawnia proces przygotowania do realizacji zadań nie jest możliwe na jego podstawie wskazywanie faktycznych korzyści pieniężnych dla przedsiębiorców. Zakres przyszłych kontraktów drogowych będzie uzależniony od wielkości środków przeznaczonych na ten cel z budżetu UE oraz budżetów poszczególnych zarządców dróg.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Efektem pośrednim realizacji zadań na podstawie znowelizowanych przepisów w wymiarze gospodarczym będzie stymulująca wzrost przedsiębiorczości poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej, w następstwie zwiększenia dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych i przedsiębiorstw. Przyczyni się ona do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Efektem pośrednim realizacji zadań na podstawie znowelizowanych przepisów w wymiarze gospodarczym będzie stymulująca wzrost przedsiębiorczości poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej, w następstwie zwiększenia dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych i przedsiębiorstw. Przyczyni się ona do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa dostępności terytorialnej, mobilności oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez szybszą realizację inwestycji drogowych.						
Niemierzalne								

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

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<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

Poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej w następstwie zwiększenia dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych i przedsiębiorstw.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	Poprzez zwiększenie dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, nastąpi podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów ustawy nastąpi od razu po wejściu ich w życie, ponieważ przedłużona zostanie ważność wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwoleń wodnoprawnych oraz decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zatem od chwili wejścia projektowanych przepisów w życie będą one wykonywane ustawicznie.

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

Po upływie 5 lat od wejścia ustawy w życie zostanie przeprowadzona ewaluacja mająca na celu określenie wpływu ustawy na proces budowy dróg publicznych. Głównym miernikiem będzie liczba decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, których „ważność” została przedłużona na podstawie projektowanych przepisów.

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

brak

RAPORT Z KONSULTACJI

PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O SZCZEGÓLNYCH ZASADACH PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI INWESTYCJI W ZAKRESIE DRÓG PUBLICZNYCH 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. Polski Kongres Drogowy,
2. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
3. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
4. Polska Izba Inżynierów Budownictwa,
5. Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego,
6. Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
7. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
8. Związek Powiatów Polskich,
9. Związek Województw RP,
10. Unia Metropolii Polskich,
11. Związek Miast Polskich,
12. Związek Gmin Wiejskich,
13. Wojewoda Lubelski,
14. Wojewoda Dolnośląski,
15. Wojewoda Mazowiecki,
16. Wojewoda Łódzki,
17. Wojewoda Wielkopolski,
18. Wojewoda Opolski,
19. Wojewoda Pomorski,
20. Wojewoda Podlaski,
21. Wojewoda Podkarpacki,
22. Wojewoda Lubuski,
23. Wojewoda Świętokrzyski,
24. Wojewoda Zachodniopomorski,

25. Wojewoda Warmińsko-Mazurski,
26. Wojewoda Śląski,
27. Wojewoda Małopolski,
28. Wojewoda Kujawsko-Pomorski.

W ramach konsultacji publicznych uwagi do *projektu ustawy* zgłosili: Związek Województw RP, Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, Wojewoda Dolnośląski, Wojewoda Kujawsko-Pomorski, Wojewoda Lubuski, Wojewoda Łódzki, Wojewoda Małopolski, Wojewoda Opolski, Wojewoda Podkarpacki, Wojewoda Podlaski, Wojewoda Pomorski, Wojewoda Śląski, Wojewoda Świętokrzyski, Wojewoda Wielkopolski. Uwagi zostały częściowo uwzględnione, na wszystkie pisma z uwagami udzielono pisemnych odpowiedzi (załącznik: tabela z uwagami i stanowiskiem resortu).

Ponadto projekt ustawy został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projekt ustawy został przewidziany w porządku obrad Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej i Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, które odbyło się w dniu 12 lutego 2015 r.

Jednakże w związku ze zgłoszoną przez stronę samorządową uwagą, iż ze względu na zbyt krótki termin nie byli w stanie odnieść się do projektu ustawy, ustalono iż termin na zgłaszanie uwag został wydłużony do dnia 18 lutego 2015 r. MIR zaś odniesie się do zgłoszonych uwag w terminie do dnia 20 lutego 2015 r.

Uwagi do projektu ustawy na odpowiednich formularzach zgłosili:

1. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego,
2. Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego,
3. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
4. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorski,
5. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju odniosło się do każdej ze zgłoszonych uwag, przedstawiając stanowisko resortu w uzupełnionym formularzu zgłoszenia uwag.

W wyniku zgłoszonych w ramach opiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego uwag, *projekt ustawy* uległa zmianie w następującym zakresie:

- poprzez uwzględnienie uwagi Województwa Świętokrzyskiego nastąpiła zmiana brzmienia w art. 11f ust. 2a *specustawy*. Doprecyzowano przepis w zakresie przekazania dróg właściwym zarządom dróg, co pozwoli uniknąć ewentualnych rozbieżności pomiędzy zarządcami dróg co do sposobu ich przekazania, a co za tym idzie umożliwi sprawne i szybkie przekazywanie tych dróg,
- poprzez uwzględnienie uwagi Województwa Świętokrzyskiego nastąpiła zmiana brzmienia art. 12 ust. 2 *specustawy*. Ze względu na nowe brzmienie art. 11 f ust. 1 pkt. 2 *specustawy* należało również zmienić brzmienie art. 12 ust. 2,
- w związku ze zgłaszanymi uwagami i wątpliwościami ze strony samorządów województw co do właściwych organów, które powinny opiniować wnioski o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zrezygnowano z przedmiotowej zmiany art. 11b ust. 1 *specustawy* pozostawiając jedynie zmianę w zakresie uszczegółowienia elementów wniosku o wydanie opinii.

Na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 25 lutego 2015 r. projekt ustawy został zaopiniowany pozytywnie.

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

Projekt nie wymagał 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 i Rozwoju, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności

lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O SZCZEGÓLNYCH ZASADACH PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI INWESTYCJI W ZAKRESIE DRÓG PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW

1	2	3	4
Lp.	PODMIOT ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	TREŚĆ UWAGI	STANOWISKO MIR
1.	KONWENT DYREKTORÓW ZARZĄDÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH	<p>1) Duże wątpliwości budzi dodanie w art. 11d ust. 1 pkt 4a zapisu: „uzgodnienie z innym zarządcą drogi albo porozumienie, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii”, a mianowicie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W związku z wprowadzonym zapisem: „lub przebudowy” pojawia się pytanie czy zapis ten oznacza, iż obligatoryjnie należy uzyskać uzgodnienie lub porozumienie z zarządcą dróg innej kategorii poddanych przebudowie w ramach realizacji inwestycji drogowej? Oznaczałoby to konieczność uzyskania dodatkowego uzgodnienia, podczas gdy do tej pory prawo przebudowy drogi innej kategorii nie wymagało takiego uzgodnienia. – Dodany punkt nie precyzuje w pełni zakresu koniecznego porozumienia, a dodatkowo jest ściśle powiązany z art. 12 ust. 4 pkt 3 ustawy (w proponowanym brzmieniu), który dotyczy przeniesienia własności na rzecz Skarbu Państwa albo odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego, zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem. – Brak porozumienia/uzgodnienia będzie stanowić brak formalny wniosku o wydanie decyzji ZRID dla inwestora. – Czy jeżeli przyszły zarządca drogi będzie unikał zawarcia porozumienia/uzgodnienia po wydaniu opinii to wniosek o ZRID będzie mógł być rozpatrzony? – Porozumienie dotyczące między innymi kwestii finansowych musi być podpisane przez osoby posiadające stosowne 	<p>1) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości w zakresie projektowanego przepisu dotyczącego konieczności dołączenia do wniosku o wydanie decyzji ZRID uzgodnienia z innym zarządcą drogi albo porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii (art. 11d ust. 1 pkt 4a) - resort infrastruktury i rozwoju rezygnuje z wprowadzania tej zmiany</p>

		<p>pełnomocnictwa lub też w niektórych przypadkach powinna zostać podjęta uchwała gminy, powiatu.</p> <p>Czy jeżeli przyszły zarządca nie będzie wykazywał woli (porozumienie) rozliczenia kosztów nieruchomości pod drogę publiczną, czy własność gruntów pod drogą zostanie przeniesiona na niego?</p>	
		<p>2) Brak jest konsekwencji w proponowanym brzmieniu ust. 5 art. 11d ustawy w kontekście proponowanej zmiany ust. 3 art. 11f ustawy. Wydaje się, że zarówno zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID jak i zawiadomienia o wszczęciu postępowania powinny być ogłaszane/publikowane w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej.</p>	<p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Przepis dotyczący zawiadamiania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID) został przeredagowany poprzez zastąpienie wyrazów „na stronach internetowych” sformulowaniem „w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów”.</p>
		<p>3) W celu doprecyzowania proponowanego zapisu art. 11f ust. 1 pkt 2 ustawy „<i>określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem [...]</i>” oraz dostosowania go do bieżących przepisów odrębnych, zwraca się uwagę czy zamiast terminu: „<i>granic pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem [...]</i>” nie należałoby użyć terminu „<i>linii rozgraniczającej teren dróg zgodnie z uzgodnieniem [...]</i>” lub „<i>linii granicznych pasa drogowego drogi zgodnie z uzgodnieniem [...]</i>” – zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych, jeżeli projekt ustawy zakłada możliwość rozdziału linii granicznych pasów drogowych dróg różnych kategorii.</p>	<p>3) UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</p> <p>Proponuje się nadanie nowego brzmienia w art. 11f ust. 1 pkt 2 <i>specustawy</i>, zgodnie, z którym decyzja ZRID zawierać ma w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych, w przypadku gdy wniosek o wydanie tej decyzji zawiera określenie granic tych pasów.</p> <p>Ponadto proponuje się w art. 11d <i>specustawy</i> dodać w ust. 1 pkt 3a i 3b zgodnie, z którymi wniosek o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości</p>
		<p>4) Zasadnym jest rozszerzenie art. 11f ust. 1 pkt 8 ustawy (art. 1 pkt 4 a projektu ustawy) poprzez dodanie:</p> <p>a) „<i>obowiązku przebudowy cieków</i>”,</p> <p>Uzasadnienie: W wielu przypadkach zarządca cieków, w uzgodnieniu bądź pozwoleniu wodnoprawnym, nakłada na zarządcę drogi obowiązek jednorazowego wykonania przebudowy cieków na określonej długości, np. w związku z wykonaniem wylotu do danego cieków, związanego z odwodnieniem drogi. Zasadnym jest wprowadzenie ww. zakresu robót do art. 11f pkt 8 ustawy, co pozwoli na uniknięcie konieczności pozyskiwania oświadczeń o prawie dysponowania na cele budowlane dla wszystkich nieruchomości, na których leży dany ciek, w szczególności biorąc</p>	<p>4) UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</p> <p>a) Jeśli chodzi o kwestie cieków to należy zauważyć, iż <i>ustawa Prawo wodne</i> posługuje się pojęciem ciek naturalny przez który należy rozumieć rzeki, strugi, strumienie i potoki oraz inne wody płynące w sposób ciągły lub okresowy, naturalnymi lub uregulowanymi korytami (art. 9 ust. 1 pkt 1c <i>ustawy Prawo wodne</i>). Zasadniczo roboty budowlane dokonywane w ciekach dotyczą poszczególnych elementów budowlanych cieków wodnego. Zatem, jeśli chodzi o kwestie przebudowy urządzeń wodnych, proponuje się, aby decyzja ZRID w razie potrzeby określa obowiązek budowy lub przebudowy</p>

		<p>pod uwagę fakt braku uregulowania stanu prawnego tych nieruchomości i przebieg cieków przez tereny prywatne;</p> <p>b) „<i>obowiązku przebudowy dróg niepublicznych</i>”, Uzasadnienie: Artykuł 11f ust. 1 pkt 8 h) ustawy (w nowym brzmieniu) wskazuje wyłącznie na „<i>obowiązek budowy lub przebudowy dróg innych kategorii</i>”, co oznacza, że dotyczy wyłącznie dróg publicznych. W wielu przypadkach, projektując drogę, konieczne jest wykonanie powiązania z drogą niepubliczną, np. będącą w zarządzie Lasów Państwowych, co spowoduje brak możliwości skorzystania z przedmiotowego przepisu</p>	<p>urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych.</p> <p>b) Odnosząc się do propozycji rozszerzenia katalogu obligatoryjnych elementów decyzji ZRID o obowiązku budowy lub przebudowy dróg niepublicznych np. dróg wewnętrznych, wyjaśniam, iż zgodnie z art. 11i ust. 1 <i>specustawy</i> w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy <i>ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane</i>, z wyjątkiem art. 28 ust. 2. Zastosowanie znajduje zatem art. 5 ust. 1 <i>ustawy Prawo budowlane</i>, w myśl którego obiekt budowlany 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, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in. poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż za nieruchomości przejęte pod realizację drogi publicznej przysługuje odszkodowanie.</p>
		<p>5) W związku ze zmianą terminów ważności decyzji administracyjnych, tj. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji pozwolenie wodnoprawne, zasadnym jest doprecyzowanie terminu ważności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Art. 11i ust. 1 ustawy wskazuje, że „<i>W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane [...]</i>.” Zasadnym jest wskazanie czy przepis dotyczy również art. 37 ustawy – <i>Prawo budowlane</i> („<i>decyzja wygasa, jeżeli budowa nie została rozpoczęta przed upływem 3 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna lub budowa została przerwana na czas dłuższy niż 3 lata</i>”). W takiej sytuacji konieczne jest również doprecyzowanie kwestii wyłączenia i odszkodowań, w szczególności w kontekście art. 137 ustawy o gospodarce nieruchomościami.</p>	<p>5) WYJAŚNIENIA MIR: Odnosząc się do kwestii ważności decyzji ZRID należy wyjaśnić, iż jest ona ważna bezterminowo i nie ma potrzeby doprecyzowania przepisów w tym zakresie. Należy zauważyć, iż decyzja ZRID ma przedmiotowo szerszy charakter niż pozwolenie na budowę, natomiast odesłanie do przepisów <i>ustawy Prawo budowlane</i> dotyczy jedynie kwestii materialnoprawnych rozstrzyganych w drodze decyzji ZRID, a nie formalnych (procesowych) jak np. termin ważności decyzji. Zakres przedmiotowy decyzji ZRID jest o wiele szerszy aniżeli decyzji o pozwoleniu na budowę, zaś konsekwencją jej wydania jest nie tylko zatwierdzenie projektu budowlanego, ale i szereg innych skutków prawnych – w tym, w zakresie stosunków własnościowych nieruchomości przejętych pod realizację inwestycji drogowej. Przyjęcie interpretacji stanowiącej, że do decyzji ZRID należy odnosić powołany art. 37 ust. 1 <i>Prawa budowlanego</i>, prowadziłyby do wątpliwości, czyją własność po upływie tego terminu stanowią nieruchomości, których dotyczyła dana decyzja ZRID. Należałoby uznać, iż wygaśnięcie decyzji ZRID będącej podstawą przejścia tytułu prawnego do nieruchomości na inwestora, powinno skutkować automatycznym odzyskaniem praw do nieruchomości przez ich byłych właścicieli co z kolei łączyłoby się z koniecznością zwrotu odszkodowania, które uzyskali na podstawie przepisów <i>specustawy</i>. Przyjęcie takiej interpretacji w oparciu o obowiązujące przepisy prowadziłyby zatem do</p>

		<p>6) Projekt ustawy nie odnosi się do art. 11i ust. 2 ustawy, zgodnie z którym: „<i>W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym</i>”. W praktyce ww. przepis jest interpretowany jako całkowite odstępstwo od ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, również w zakresie przebiegu drogi, która ma zarezerwowany korytarz w dokumencie planistycznym. Problem ten przekłada się na konflikty społeczne, trudności przy zaprojektowaniu drogi, a co najważniejsze na koszty wykupów gruntów pod drogę. Może dojść do sytuacji, w której pod tę samą drogę zarządca drogi nabywa grunty na mocy decyzji ZRID oraz na mocy ustawy o gospodarce nieruchomościami (dwa korytarze).</p> <p>7) W odniesieniu do proponowanej treści art. 12 ust. 7 ustawy, który stanowi: „<i>Organy działające w imieniu Skarbu Państwa i jednostki samorządu terytorialnego mogą zrzec się odszkodowania</i>”, brak jest regulacji dotyczącej postępowania administracyjnego w sprawie ustalenia odszkodowania w sytuacji zrzeczenia się odszkodowania. Art. 12 ust. 4a ustawy, obliguje organ wydający decyzję ZRID do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania za nieruchomości, które z mocy prawa stały się własnością Skarbu Państwa w odniesieniu do dróg krajowych lub własnością odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. W sytuacji, gdy organ działający w imieniu Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego zrzeknie się odszkodowania za grunty przeznaczone pod realizację inwestycji, brak jest przepisu, który wskazywałby co dzieje się z postępowaniem odszkodowawczym, tj. np. czy organ wydający decyzję ustalającą wysokość odszkodowania ma je ustalić</p>	<p>licznych wątpliwości związanych z prawidłowym ukształtowaniem stosunków własnościowych dotyczących objętych decyzją ZRID nieruchomości. W obecnie obowiązujących przepisach ustawodawca nie uregulował wyżej omówionej kwestii zatem uznać należy, iż nie było jego intencją ukształtowanie decyzji ZRID jako decyzji ważnej jedynie przez okres wskazany w ustawie. Reasumując należy zatem stwierdzić, iż ze względu na skutki prawno rzeczowe decyzji ZRID, przepisy <i>ustawy Prawo budowlane</i> dotyczące okresu ważności decyzji o pozwoleniu na budowę nie mają do niej zastosowania, a zatem jest ona ważna bezterminowo.</p> <p>6) WYJASNIENIA MIR: Odnosząc się do art. 11i <i>specustawy</i> uprzejmie wyjaśniamy, iż jeżeli inwestor występuje z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID, to organy właściwe w sprawie wydawania zezwoleń na realizację inwestycji drogowej nie dokonują oceny zamierzenia inwestycyjnego przez pryzmat przepisów <i>ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym</i>, w tym nie ustalają, czy na danym terenie obowiązuje plan miejscowy i nie badają zgodności planowanej inwestycji drogowej z ustaleniami obowiązującego na danym terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zatem wyłączenie stosowania <i>ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym</i> oznacza, że wszelkie zasady wynikające z tej ustawy nie mają zastosowania do spraw z zakresu dotyczącego lokalizacji dróg. W takim też celu ustawodawca wprowadził art. 11i <i>specustawy</i>. W opinii Ministra Infrastruktury i Rozwoju nie jest zasadna zmiana omawianego przepisu.</p> <p>7) UWAGA UWZGLĘDNIONA Przepis dotyczący możliwości zrzeczenia się odszkodowania (art. 1 pkt 5 projektu ustawy) został uszczegółowiony. Zgodnie z projektem ustawy, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, przejęte pod realizację danej inwestycji, w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie o zrzeczeniu się odszkodowania składa się do organu właściwego do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zrzec się odszkodowania będzie można zarówno przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – wówczas postępowanie nie wszczyną się, w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się, jak również po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wówczas wygasza się.</p>
--	--	--	---

		<p>w wysokości zero złotych bądź czy ma umorzyć postępowanie administracyjne.</p>	
		<p>8) Z uwagi na brak w art. 11a ustawy zapisów o możliwości wydawania przez wojewodę albo starostę decyzji ZRID obejmujących budowę lub przebudowę dróg kategorii innych niż stosownie przypisanych tym organom – art. 11a ust. 1, a tym samym brak korespondencji z projektowanymi zmianami w dalszej części projektu ustawy, w szczególności z art. 11d ust. 1 pkt 4a i art. 12 ust. 4 pkt 3 ustawy, proponuje się dodanie ust. 1a, w którym będzie określona możliwość wydania decyzji ZRID przez wojewodę albo starostę dla inwestycji obejmujących budowę lub przebudowę drogi kategorii innej niż stosownie wskazane w art. 11a ust. 1, jeżeli taka konieczność wystąpi w związku z budową lub przebudową drogi. Wydana w ten sposób decyzja, uwzględniająca proponowane zapisy art. 11d ust. 1 pkt 4a i art. 12 ust. 4 pkt 3 ustawy, będzie zgodna z art. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.</p>	<p>8) UWAGA UWZGLĘDNIONA Proponuje się dodanie przepisu zgodnie, z którym wojewoda bądź starosta wydaje decyzję ZRID dla całej inwestycji w zakresie dróg publicznych (inwestycji głównej) w tym dla robót budowlanych związanych z realizacją tej inwestycji tzn. robót budowlanych, o których mowa w art. 11f ust. 1 <i>specustawy</i>. Zatem wojewoda będzie wydawał decyzję ZRID obejmującą również budowę lub przebudowę dróg powiatowych i gminnych, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń melioracyjnych, jeżeli wykonanie tych robót budowlanych zostało spowodowane i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamierzenia budowlanego objętego decyzją ZRID. Podobnie starosta będzie wydawał decyzje ZRID dotyczące budowy drogi gminnej obejmującej np. przebudowę drogi krajowej czy wojewódzkiej. Wówczas zakres przebudowy np. drogi krajowej musi wynikać z budowy drogi gminnej. Reasumując należy wyjaśnić, iż zgodnie z proponowaną zmianą z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID występować będzie zarządca drogi właściwy dla danej inwestycji „głównej”</p>
		<p>9) Podczas realizacji inwestycji drogowych zachodzi potrzeba przebudów kolidujących sieci uzbrojenia terenu, które ze względu na dostępność terenu lokalizowane są poza pasem drogowym. Według naszej opinii decyzja ZRID powinna w sposób jednoznaczny rozstrzygać o obciążeniu nieruchomości, poza pasem drogowym, służebnością przesyłu i umożliwiać dokonanie stosownego wpisu w księdze wieczystej na rzecz właściciela sieci.</p>	<p>9) WYJAŚNIENIA MIR: W zakresie problematyki dotyczącej ograniczeń w korzystaniu z sąsiednich nieruchomości dla realizacji obowiązków np. w zakresie budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, uprzejmie wyjaśniam, iż <i>specustawa</i> w art. 11f ust. 2 wskazuje, iż do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. g, przepisy art. 124 ust. 4-8 i art. 124a <i>ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami</i>, stosuje się odpowiednio. W decyzji ZRID można także określić również obowiązek właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości wynikający z art. 124 ust. 6 <i>ustawy o gospodarce nieruchomościami</i> w zw. z art. 11 f ust. 2 <i>specustawy</i> o każdorazowym udostępnianiu nieruchomości po zrealizowaniu budowy lub przebudowy inwestycji, w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii ciągów, przewodów i urządzeń sieci uzbrojenia terenu. Taki obowiązek podlega przy tym ujawnieniu w dziale III księgi wieczystej. Podstawą wpisu jest ostateczna decyzja ZRID, zawierająca w swej treści określenie tego obowiązku. Należy jednakże wskazać, iż będzie to określone w indywidualnych przypadkach. Wynika to z faktu, że konserwacji tych urządzeń co do zasady powinny dokonywać podmioty nimi zarządzające, a nie zarządca drogi. W związku z tym, w zdecydowanej większości przypadków ograniczenie takie ustanowione na rzecz zarządcy drogi będzie bezprzedmiotowe.</p>

		10) Uwagi dotyczące rozbieżności pomiędzy zapisami projektu ustawy, a treścią uzasadnienia do projektu/ uwagi redakcyjne.	10) Uzasadnienie <i>projektu ustawy</i> zostało poprawione i uzupełnione stosownie do zgłoszonych w ramach konsultacji uwag.
2.	ZWIĄZEK WOJEWÓDZTW RP	PRZESŁAŁ UWAGI URZĘDÓW MARSZAŁKOWSKICH WOJEWÓDZTWA: A. MAZOWIECKIEGO, B. LUBELSKIEGO, C. ŁÓDZKIEGO, D. ŚWIĘTOKRZYSKIEGO, E. WIELKOPOLSKIEGO F. PODLASKIEGO, G. ŚLĄSKIEGO, H. KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP	
A.	A. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO	1) Należy zwrócić uwagę na brak konsekwencji przy nowo proponowanym brzmieniu ust. 5 w art. 11d w kontekście proponowanej zmiany ust. 3 w art. 11f. Wydaje się, że zarówno zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID jak i zawiadomienia o wszczęciu postępowania powinny być ogłaszane/publikowane w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej. 2) Zaproponowane brzmienie ust. 1h w art. 18 odnosi się wyłącznie do ust. 1g pkt. 1 i 2, a nie odnosi się do pkt 3. 3) W art. 3 ustawy w pkt 1 pojawił się błąd polegający na dodaniu pkt 3 do art. 72. Nie sprecyzowano bowiem którego ustępu tego	1) UWAGA UWZGLĘDNIONA Przepis dotyczący zawiadamiania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID) został przeredagowany poprzez zastąpienie wyrazów „na stronach internetowych” sformulowaniem „w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów”. 2) WYJASNIENIA MIR: Proponowana zmiana ust. 1h w art. 18 <i>specustawy</i> , ma na celu wyłączenie orzekania w zakresie gruntów zastępczych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego (art.18 ust. 1g pkt 3 <i>specustawy</i>) w drodze decyzji administracyjnej i pozostawienie tej kwestii w sferze prawa cywilnego. Jak wskazano w uzasadnieniu do <i>projektu ustawy</i> obowiązujące brzmienie art.18 ust. 1h w praktyce może prowadzić do sytuacji, kiedy sentencja decyzji odszkodowawczej będzie zawierała jedynie sformułowanie „zobowiązuję do zapewnienia gruntów zastępczych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego” bez wskazania konkretnych nieruchomości na ten cel przeznaczonych. Ponadto w przypadku gdy np. inwestor nie będzie dysponował stosownymi gruntami, wówczas będzie to blokowało wydanie decyzji odszkodowawczej. Dlatego, też ww. obowiązek wynikający z pkt 3 w ust. 1g, powinien być dochodzony wyłącznie w postępowaniu cywilnym przed sądem powszechnym 3) Uwaga redakcyjna do art. 3 pkt 1 <i>projektu ustawy</i> , jest bezprzedmiotowa w związku ze zmianą brzmienia tego artykułu.

		<p>artykułu przedmiotowa zmiana ma dotyczyć.</p> <p>4) Projekt ustawy nie odnosi się do art. 11i ust. 2 zgodnie z którym „W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”. W praktyce ww. przepis jest interpretowany jako całkowite odstępstwo od ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, również w zakresie przebiegu drogi, która ma zarezerwowany korytarz w dokumencie planistycznym. Przekłada się ten problem na konflikty społeczne, problemy z zaprojektowaniem drogi a co najważniejsze na koszty wykupów gruntów pod drogę. Może dojść do sytuacji, w której pod tę samą drogę zarządca drogi nabywa grunty na mocy decyzji ZRID oraz na mocy ustawy o gospodarce nieruchomościami (dwa korytarze).</p>	<p>4) WYJASNIENIA MIR:</p> <p>Odnosząc się do art. 11i <i>specustawy</i> uprzejmie wyjaśniamy, iż jeżeli inwestor występuje z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID, to organy właściwe w sprawie wydawania zezwoleń na realizację inwestycji drogowej nie dokonują oceny zamierzenia inwestycyjnego przez pryzmat przepisów <i>ustawy</i> o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w tym nie ustalają, czy na danym terenie obowiązuje plan miejscowy i nie badają zgodności planowanej inwestycji drogowej z ustaleniami obowiązującego na danym terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zatem wyłączenie stosowania <i>ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym</i> oznacza, że wszelkie zasady wynikające z tej ustawy nie mają zastosowania do spraw z zakresu dotyczącego lokalizacji dróg. W takim też celu ustawodawca wprowadził art. 11i <i>specustawy</i>. W opinii Ministra Infrastruktury i Rozwoju nie jest zasadna zmiana omawianego przepisu.</p>
B.	<p>B.</p> <p>URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO</p>	<p>1) Zastrzeżenia budzi zmiana w art. 11b ust. 1 polegająca na rezygnacji z określenia wprost właściwych miejscowo organów do wydania opinii o wniosku właściwego zarządcy drogi. Proponowana zmiana wprowadza niepotrzebną niejasność terminologiczną. Sugeruje się w tym względzie pozostawienie brzmienia dotychczasowego tego artykułu, ale wraz z uwzględnieniem zdania dotyczącego elementów wniosku o wydanie opinii.</p>	<p>1) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Należy zauważyć, iż obecne brzmienie tego przepisu odnosi się również do zarządu województwa i zarządu powiatu, który ma wydać opinie w zakresie wniosku o wydanie decyzji ZRID, przy czym termin na wydanie tej opinii pozostał taki sam jak jest to obecnie tzn. 14 dni. W projektowanej zmianie polegającej na wskazaniu, iż to właściwy zarządca drogi innej kategorii będzie wydawał opinie ograniczając zakres wypowiedzenia się organu jedynie w zakresie zadań zarządcy drogi, który jest podmiotem bezpośrednio zainteresowanym rozwojem sieci drogowej w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w jego zarządzie. Należy bowiem pamiętać, iż przepisy <i>specustawy</i> mają na celu usprawnienie procedur związanych z realizacją inwestycji drogowych. Natomiast jeśli chodzi o możliwość uzyskania wiedzy na temat planowanej inwestycji to wydaje się, iż skoro organy opiniujące nie uległy <i>stricto</i> zmianie, gdyż dotychczasowe organy opiniujące tzn. np. zarząd województwa czy zarząd powiatu zgodnie z przepisami <i>ustawy o drogach publicznych</i> są jednocześnie zarządcami dróg odpowiednio dróg wojewódzkich i powiatowych wydaje się możliwe wzajemne informowanie się komórek urzędu o planowanej inwestycji drogowej. Natomiast wydawana opinia będzie ograniczona, co do zakresu wypowiedzenia się zarządcy drogi. Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> zostanie w omawianym wyżej zakresie odpowiednio uszczegółowione.</p>
C.	C.	<p><u>Ad.1. Odnośnie zmiany ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych</u></p>	

URZĄD MARSZAŁKOWSK WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO	<p>(specustawy): <u>1) art. 11f ust. 1 pkt 8 lit g:</u> propozycja zmiany: „decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w razie potrzeby inne ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy dróg publicznych”. Uzasadnienie: Literalne brzmienie projektowanej zmiany przepisu art. 11f ust. 1 pkt 8 lit g specustawy, wyklucza możliwość objęcia zakresem decyzji ZRID budowy lub przebudowy drogi tej samej kategorii, jeśli konieczność budowy lub przebudowy tej drogi wynika z rozwiązań projektowych przyjętych dla drogi będącej zasadniczym elementem rozstrzygnięcia decyzji. Może to okazać się szczególnie niekorzystne w przypadku dróg krajowych i wojewódzkich na granicy miast na prawach powiatu lub dróg wojewódzkich na granicy województw, gdzie granica administracyjnego podziału terytorialnego, stanowi również granicę właściwości zarządców dróg, natomiast sama droga utrzymuje swoją ciągłość i numer. W takim przypadku realizacja całego przedsięwzięcia wymagać będzie uzyskania co najmniej dwóch decyzji administracyjnych w postaci ZRID lub pozwolenia na budowę. Proponowane brzmienie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit g, pozwoli na uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych projektowanej zmiany przepisu, w brzmieniu: „obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych”, który <i>de facto</i> wykluczy możliwość budowy lub przebudowy drogi krajowej lub wojewódzkiej za granicą miasta na prawach powiatu oraz drogi wojewódzkiej za granicą województwa.</p>	<p>1) UWAGA UWZGLĘDNIONA Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit g <i>specustawy</i>, nadano brzmienie, zgodnie z którym decyzja ZRID zawiera w razie potrzeby inne ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych.</p>
	<p><u>2) proponuje się w art. 11f, po ust. 7, dodanie ust. 8, w brzmieniu:</u> „Przepisy rozdziału 2a niniejszej ustawy stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Przepis art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”. Uzasadnienie: Z uwagi na okres ważności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, gdzie pomiędzy uzyskaniem decyzji a realizacją przedsięwzięcia może upłynąć okres czasu prowadzący do przekształceń zagospodarowania terenu oraz pogorszenia stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, wymagający zmiany rozwiązań projektowych, w tym prowadzących do</p>	<p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA Dodano w art. 11f nowy ust. 8 w art. 11f, zgodnie, z którym, do zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się odpowiednio art. 155 KPA, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji ZRID.</p>

		<p>konieczności zmiany linii rozgraniczających ustalonych tą decyzją, zasadne jest jednoznaczne uregulowanie kwestii zmiany decyzji ZRID. W art. 11i ust. 1 specustawy określone zostało, że w sprawach nie uregulowanych tą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, co pozwala na zatwierdzenie projektu zamiennego. Brak jest jednakże uregulowań dotyczących zmiany decyzji ZRID, która prowadziłaby za sobą konieczność zmiany linii rozgraniczających. Działając na zasadach ogólnych wynikających z Kodeksu postępowania administracyjnego, zmiana decyzji, na mocy której strona nabyła prawo, możliwa jest zgodnie z art. 155 Kpa, tylko za zgodą strony. Z uwagi na nieokreślony katalog stron postępowania w sprawie decyzji ZRID, jak też ich ilość, uzyskanie zgody wszystkich stron postępowania, a co za tym idzie zmiana decyzji ZRID w zakresie obejmującym zmianę linii rozgraniczających, jest z reguły niemożliwa.</p>	
		<p><u>3) art. 12 ust. 7:</u> propozycja zmiany: „Organy działające w imieniu Skarbu Państwa i jednostki samorządu terytorialnego mogą zrzec się odszkodowania, w ramach postępowania o ustalenie wysokości odszkodowania za nieruchomości, o którym mowa w art. 12 ust. 4a”.</p> <p>Uzasadnienie: W proponowanym brzmieniu przepisu nie rozstrzygnięto wyraźnie trybu, w jakim ma się odbywać zrzeczenie. Pozostawienie takiego zapisu będzie rodziło wątpliwości interpretacyjne. Wskazanie, że zrzeczenie może nastąpić w ramach postępowania o ustalenie wysokości odszkodowania, jednoznacznie rozstrzygnie tę kwestię.</p>	<p>3) UWAGA UWZGLĘDNIONA Przepis dotyczący możliwości zrzeczenia się odszkodowania (art. 1 pkt 5 projektu ustawy) został uszczegółowiony. Zgodnie z projektem ustawy, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, przejęte pod realizację danej inwestycji, w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie o zrzeczeniu się odszkodowania składa się do organu właściwego do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zrzec się odszkodowania będzie można zarówno przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – wówczas postępowania nie wszczyna się, w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się, jak również po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wówczas wygasza się.</p>

	<p><u>4) propozycja zmiany art. 20b ust. 2. nie ujęta w przesłanym do zaopiniowania projekcie:</u> propozycja zmiany: „Drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w ust. 1, staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych, wysokość odszkodowania, o którym mowa w art. 12 ust. 4a, pomniejsza się o wartość pozyskanego drewna”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>art. 18 ust. 1:</u> propozycja zmiany: „Wysokość odszkodowania, o którym mowa w art. 12 ust. 4a, ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przez organ I instancji oraz według jej wartości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania, z zastrzeżeniem art. 20b ust. 2”. <p>Uzasadnienie: Zaproponowana zmiana pozwoli na uniknięcie istniejącej sytuacji nierównego traktowania podmiotów przez prawo. Obecnie przyjęte rozwiązanie powoduje, że gdy właścicielem gruntu przejmowanego pod drogę publiczną w trybie specustawy jest osoba fizyczna lub prawna (poza Skarbem Państwa) to otrzyma ona jedynie odszkodowanie w formie pieniężnej, a gdy takim właścicielem jest Skarb Państwa – Lasy Państwowe, to poza odszkodowaniem w formie pieniężnej, otrzymają one również drewno pochodzące z wycinki, które mogą zbyć. Przyznanego w ten sposób na rzecz Lasów Państwowych odszkodowania nie można uznać za słuszne w rozumieniu art. 21 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., który ma chronić nie tylko interes podmiotów, które są wywłaszczane, ale również podmiotów na rzecz, których następuje wywłaszczenie. W obecnej sytuacji zarządcy dróg płacą za drewno, które nie staje się ich własnością.</p>	<p>4) UWAGA UWZGLĘDNIONA Proponuje się dodanie w art. 18 nowego ust. 1j, zgodnie, z którym w przypadku gdy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotyczy nieruchomości zarządzanej przez Lasy Państwowe na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, wysokość przysługującego odszkodowania zmniejsza się o kwotę równą wartości drewna pozyskanego z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w art. 20b ust.2.</p>
	<p><u>5) Propozycja zmiany art. 32a i jego rozwinięcia:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ propozycja zmiany: <ul style="list-style-type: none"> ▪ art. 32a oznacza się, jako art. 32a ust. 1, nadając mu brzmienie: „Odstąpienie od zatwierdzonego projektu budowlanego, w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, jeżeli nie wymaga uzyskania decyzji i pozwoleń, wymaganych przepisami szczególnymi.”, 	<p>5) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy zauważyć, iż zgodnie z obecnie obowiązującym art. 32 ust. 1 <i>specustawy</i>, do oddawania do użytkowania drogi stosuje się przepisy <i>ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane</i>. Zatem nie ma potrzeby tworzenia kolejnego przepisu (proponowany w art. 32a nowy ust. 2 zgodnie, z którym w sprawach dotyczących zawiadomienia o zakończeniu robót budowlanych oraz pozwolenia na użytkowanie obiektu stosuje się odpowiednio przepisy <i>ustawy Prawo budowlane</i> z uwzględnieniem przepisu dotyczącego nieistotnego odstąpienia od projektu budowlanego. Zgodnie z treścią art. 32a</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadza się art. 32a ust. 2, w brzmieniu: „W sprawach dotyczących zawiadomienia o zakończeniu robót budowlanych oraz pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego, przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, stosuje się odpowiednio, z uwzględnieniem art. 32a ust. 1 niniejszej ustawy.” <p>Uzasadnienie: Artykułem 32a specustawy wprowadzono definicję nieistotnego odstępstwa, odmienną niż jest to określone w ustawie - Prawo budowlane. Najistotniejszą różnicę w tym zakresie stanowi wskazanie, że jako nieistotne może być zakwalifikowane odstępianie dotyczące projektu zagospodarowania terenu, o ile nie ulegają zmianie linie rozgraniczające teren inwestycji. Równoległe do wprowadzonego art. 32a specustawy, nie zmieniono lub nie określono relacji z przepisami ustawy - Prawo budowlane, w zakresie dotyczącym oddawania obiektu do użytkowania. Jednocześnie w art. 32 specustawy określono, że w sprawie oddawania do użytkowania drogi stosuje się przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Zgodnie z art. 59a ust. 1 i 2 ustawy - Prawo budowlane, właściwy organ nadzoru budowlanego przeprowadza, na wezwanie inwestora, kontrolę budowy w celu stwierdzenia prowadzenia jej zgodnie z ustaleniami i warunkami określonymi w pozwoleniu na budowę (ZRID), która to kontrola obejmuje m.in. sprawdzenie zgodności obiektu budowlanego z projektem zagospodarowania działki lub terenu. Zgodnie z art. 59f ustawy - Prawo budowlane, w przypadku stwierdzenia niezgodności z projektem w zakresie, o którym mowa w art. 59a ust. 2 (m.in. niezgodności w zakresie projektu zagospodarowania terenu) organ wymierza karę oraz przeprowadza postępowanie, o którym mowa w art. 51 ustawy - Prawo budowlane (obejmujące m.in. obowiązek wykonania i zatwierdzenia projektu budowlanego zamiennego). W obecnym stanie prawnym specustawa dopuszcza zakwalifikowanie zmiany projektu zagospodarowania terenu w zakresie inwestycji drogowej, jako nieistotnej, jednakże niekonsekwentnie, nie modyfikuje zakresu stosowania art. 59a i 59f ustawy - Prawo budowlane, ustalającego zakres i warunki kontroli organu nadzoru budowlanego przed oddaniem obiektu do użytkowania oraz przesłanki do nałożenia kary za istotne odstępianie od projektu budowlanego. Pomimo więc, że odstępianie od projektu budowlanego jest w świetle specustawy</p>	<p>specustawy drogowej, aby odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego nie zostało zakwalifikowane jako "istotne", muszą być łącznie spełnione dwie przesłanki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) odstępianie musi zostać dokonane w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi oraz 2) nie może wymagać uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów wymaganych przepisami szczególnymi. <p>Jeśli powyższe warunki zostaną spełnione, to tym samym odstępianie od zatwierdzonego zezwoleniem na realizację inwestycji drogowej projektu budowlanego jest dozwolone bez konieczności uprzedniego uzyskania decyzji o zmianie ZRID.</p> <p>Obecny przepis art. 32a specustawy został przygotowany analogicznie do przepisów <i>ustawy Prawo budowlane</i> dlatego w opinii resortu infrastruktury i rozwoju powinien pozostać w brzmieniu obowiązującym.</p>
--	--	--

	<p>odstąpieniem nieistotnym, organ nadzoru budowlanego może nałożyć za owo odstąpienie karę, jak też przeprowadzić postępowanie naprawcze, jak dla odstąpienia istotnego. W celu usunięcia rozbieżności zasadne jest wskazanie obowiązku odpowiedniego stosowania przepisów prawa budowlanego, poprzez uwzględnienie proponowanego brzmienia art. 32a ust. 2 specustawy. Modyfikacji powinno również ulec brzmienie obecnego art. 32a specustawy, proponowanego jako art. 32a ust. 1, poprzez zmianę kwalifikacji odstępstwa, jako nieistotnego, jeżeli nie wymaga uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów wymaganych przepisami szczególnymi. Z katalogu dokumentów należałoby wyłączyć opinie, uzgodnienia i inne dokumenty wymagane przepisami szczególnymi, a zakres dokumentów ograniczyć do pozwoleń i decyzji. Wskazać należy, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opinie, ze swej istoty, nie są dokumentami wiążącymi, uwzględnienie niewiążącej opinii w projekcie budowlanym jest zależne od woli inwestora, a zatem nieracjonalne jest, aby zmiana dotycząca uwzględnionego, lecz niewiążącego stanowiska wyrażonego w formie opinii, musiała być kwalifikowana jako istotna, • uzgodnienia w procesie realizacji inwestycji drogowych, stanowią formę określania warunków realizacji przedsięwzięcia przez gestorów sieci kolidujących z inwestycją, oraz uzgodnienia przez Starostę na naradzie koordynacyjnej przebiegu projektowanych sieci uzbrojenia terenu. Uzgodnienie ma zatem charakter dwustronny pomiędzy gestorem sieci a inwestorem inwestycji drogowej oraz pomiędzy Starostą a inwestorem, nie rzutując na prawa i obowiązki innych stron postępowania ZRID. 	
	<p><u>6) Ad 3. Odnośnie zmiany ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:</u></p> <p>- propozycja zmiany: w art. 72 wprowadzić ustępy 4c, 4d, 4e, 4f oraz zmienić ust. 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ust. 4c. „Złożenie wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 oraz 72 ust. 1a, w zakresie inwestycji drogowych, oraz w art. 72 ust. 1 pkt 10 i 12, może nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o 	<p>6) WYJASNIENIA MIR:</p> <p>Odnośnie uwag zgłoszonych <u>do zmian w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</u>, uprzejmie wyjaśniam, iż w wyniku uwzględnienia uwag Ministra Środowiska przepisy zmienianego art. 72 i 155 ww. ustawy uległy zmianie. Proponuje się wydłużenie terminu na złożenie wniosku o wydanie np. decyzji ZRID do 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Ponadto przewiduje się, że ww. termin (6 lat) może ulec przedłużeniu o 4 lata, jeżeli realizacja przedsięwzięcia</p>

	<p>środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4d,”</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ust. 4d. „Na wniosek strony, na rzecz której wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, termin o którym mowa w ust. 1, może zostać wydłużony do 8 lat.”, ▪ ust. 4e. „Postanowienie o wydłużeniu terminu, o którym mowa w ust. 4d wydaje organ który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Na postanowienie nie służy zażalenie.”, ▪ ust. 4f. „Wniosek o którym mowa w ust. 4d może zostać złożony również po upływie 4 lat od dnia ostateczności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.”. <ul style="list-style-type: none"> • art. 72 ust. 5: <ul style="list-style-type: none"> - propozycja zmiany: „W okresie, o którym mowa w ust. 3 i 4 oraz ust. 4b, 4c i 4d, dla danego przedsięwzięcia wydaje się jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się także w przypadku, gdy dla danego przedsięwzięcia jest wymagane uzyskanie więcej niż jednej z decyzji, o których mowa w ust. 1, lub gdy wnioskodawca uzyskuje odrębne decyzje dla poszczególnych etapów realizacji przedsięwzięcia.”, • art. 155 ust. 2: <ul style="list-style-type: none"> - propozycja zmiany: „W przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.), złożenie wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 w zakresie dróg publicznych oraz w art. 72 ust. 1 pkt 10 i 12 niniejszej ustawy, może nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna, lub w terminie 8 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna, w przypadku uzyskania postanowienia, o którym mowa w art. 72 ust. 4e.”. • art. 4 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach: <ul style="list-style-type: none"> - propozycja zmiany: „W przypadku przedsięwzięć w zakresie dróg publicznych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, a nie złożono wniosku o wydanie decyzji, o której 	<p>przebiegała etapowo oraz nie zmieniły się warunki jego realizacji. Zatem złożeniu wniosku o wydanie decyzji stanowiącej podstawę realizacji przedsięwzięcia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Ponadto doprecyzowano, iż wydłużenie tego terminu jest możliwe o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Ponadto ze względu na istniejące w obrocie prawnym decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydane na podstawie jeszcze poprzednio obowiązujących przepisów <i>ustawy Prawo ochrony środowiska</i>, a których termin wykorzystania mija w najbliższej przyszłości, konieczne jest wydłużenie terminu ich wykorzystania, tak aby było możliwa realizacja zaplanowanych inwestycji na lata 2014-2020. Dlatego też zaproponowano odpowiednią zmianę w art. 155 <i>ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i>. Przepis ten dotyczy bowiem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.). Przepis ust. 2 w projektowanym art. 155 daje możliwość złożenia wniosku o zmianę decyzji o pozwoleniu na budowę w zakresie dróg publicznych lub decyzji ZRID w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna. Dotyczy to decyzji wobec, których minął już termin 6 lat od dnia ich ustatecznienia się. Natomiast jeżeli od dnia ustatecznienia się decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie minęło 6 lat, wówczas złożenie wniosku o zmianę decyzji ZRID możliwe jest w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna.</p> <p>W związku z ww. zmianami w zakresie wydłużenia terminów obowiązywania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, konieczne stało się</p>
--	--	--

	<p>mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 i 12 ustawy zmienianej w art. 3, złożenie przedmiotowego wniosku może nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, lub w terminie 8 lat jeżeli inwestor uzyskał postanowienie, o którym mowa w art. 72 ust. 4e ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.</p>	<p>wprowadzenie przepisów przejściowych regulujących kwestie intertemporalne (art. 4 <i>projektu ustawy</i>).</p>
	<p><u>7) Jednocześnie w projekcie zmiany ustawy o szczególnych zasadach (...) należałoby wprowadzić rozszerzenie art. 32 i art. 39 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>proponuje się wprowadzenie art. 32 ust. 6</u>, w brzmieniu: „Zmiana stanu obiektu liniowego, o której mowa w ust. 1 i przełożenie obiektu liniowego, o którym mowa w ust. 3, stanowią przebudowę w rozumieniu art. 3 pkt 7a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.”, • <u>proponuje się wprowadzenie art. 39 ust. 5a</u>, w brzmieniu „Przełożenie urządzenia lub obiektu, o którym mowa w ust. 5, stanowi przebudowę w rozumieniu art. 3 pkt 7a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.”. <p>Uzasadnienie W art. 32 i art. 39 ustawy o drogach publicznych, określone są m.in. zasady realizacji inwestycji drogowych, wymagających zmiany stanu i przełożenia obiektów liniowych kolidujących z projektowanym układem drogowym. Ustawa o drogach publicznych, określając zasady prowadzenia działań inwestycyjnych w tym zakresie, posługuje się pojęciem zmiany stanu obiektów liniowych oraz przełożenia obiektów liniowych. W stanie faktycznym zakres robót w takim przypadku sprowadza się do demontażu odcinka sieci uzbrojenia terenu, pozostającego w kolizji z projektowanym układem drogowym oraz ułożenia go w nowej lokalizacji. Niemal zawsze, prowadzi to do zmiany długości sieci mierzonej, jako długość przewodu bądź rurociągu, przy czym zmiana ta ma charakter ściśle techniczny, dotyczący fragmentu sieci kolidującej z projektowanym układem drogowym. Definiując zakres podejmowanych działań, zgodnie z legalnymi definicjami ustawy - Prawo budowlane, gdzie przebudowa określona jest, jako</p>	<p>7) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Z uwagi na fakt, iż projekt ustawy nie przewidywał w wersji skierowanej do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych nowelizacji ustawy o drogach publicznych. A zatem zakres przedmiotowy uległby zmianie, w związku z czym konieczne byłoby ponowne skierowanie projektu ustawy do uzgodnień i konsultacji.</p>

		<p>wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, takich jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie nie wymagającym zmiany granic pasa drogowego oraz w świetle art. 3 pkt 3a - Prawa budowlanego, określającego, że charakterystycznym parametrem obiektu liniowego jest jego długość, przełożenie fragmentu sieci nie stanowi przebudowy lecz budowę lub rozbudowę obiektu budowlanego. Niesie to wielorakie i daleko idące konsekwencje, począwszy od faktu, że zarządca drogi nie ma uprawnień do budowy urządzeń nie stanowiących elementu drogi, trudności w rozliczeniu tego rodzaju robót, skończywszy na paradoksie związanym z przebudową dróg na zgłoszenie robót budowlanych, gdzie w oparciu o zgłoszenie można przebudować, mieszcząc się w granicach pasa drogowego, wielokilometryowy odcinek drogi, natomiast dla demontażu 2 m wodociągu i ułożeniu 3 m tegoż wodociągu, w celu ominięcia kolizji, konieczne będzie uzyskanie pozwolenia na budowę. Zakres robót określonych w art. 32 ust. 1 i 3 oraz w art. 39 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, odpowiada definicji słownikowej przebudowy, oznaczającej zmianę istniejącego stanu czegoś na inny, jak też odzwierciedla się w części definicji przebudowy w art. 3 pkt 7a - Prawa budowlanego określającej, że przebudową jest wykonanie robót zmieniających parametry użytkowe istniejącego obiektu, w tym przypadku zapewniających dalszą możliwość użytkowania istniejącej sieci po wykonaniu robót drogowych. Brak wskazania, że czynności określone w art. 32 ust. 1 i 3 oraz w art. 39 ust. 5 ustawy o drogach publicznych stanowią przebudowę, sprowadza się do definiowania ich jako budowy, co nie odzwierciedla istoty podejmowanych działań.</p>	
D.	D. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIE GO	<p>1) art. 11b ust. 1 – obliguje organy kolegialne tj. Zarząd województwa Zarząd Powiatu do opiniowania wniosku o wydanie decyzji ZRID. W efekcie termin 14 dni przewidziany na wydanie stosownej opinii bywa trudny do dotrzymania. Proponuje się zatem uzupełnienie art. 11b ust. 1 o zdanie: „Zarząd województwa i Zarząd powiatu mogą upoważnić odpowiednio marszałka województwa i starostę powiatu do wydania przedmiotowej opinii.”</p>	<p>1) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy zauważyć, iż obecne brzmienie tego przepisu odnosi się również do zarządu województwa i zarządu powiatu, który ma wydać opinie w zakresie wniosku o wydanie decyzji ZRID, przy czym termin na wydanie tej opinii pozostał taki sam jak jest to obecnie tzn. 14 dni. W projektowanej zmianie polegającej na wskazaniu, iż to właściwy zarządca drogi innej kategorii będzie wydawał opinie ogranicza zakres wypowiedzania się organu jedynie w</p>

			zakresie zadań zarządcy drogi, który jest podmiotem bezpośrednio zainteresowanym rozwojem sieci drogowej w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w jego zarządzie. Należy bowiem pamiętać, iż przepisy specustawy mają na celu usprawnienie procedur związanych z realizacją inwestycji drogowych. Natomiast jeśli chodzi o możliwość uzyskania wiedzy na temat planowanej inwestycji to wydaje się, iż skoro organy opiniujące nie uległy stricte zmianie, gdyż dotychczasowe organy opiniujące tzn. np. zarząd województwa czy zarząd powiatu zgodnie z przepisami <i>ustawy o drogach publicznych</i> są jednocześnie zarządcami dróg odpowiednio dróg wojewódzkich i powiatowych wydaje się możliwe wzajemne informowanie się komórek urzędu o planowanej inwestycji drogowej. Natomiast wydawana opinia będzie ograniczona, co do zakresu uprawnień zarządcy drogi. Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> zostanie w omawianym wyżej zakresie odpowiednio uszczegółowione.
E.	E. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEG O	<p>1) Proponowane, w opiniowanym projekcie ustawy, zmiany przepisów ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zawarte w nowym brzmieniu art. 11b ust. 1 pkt. tego projektu, znoszą obowiązek uzyskania opinii ww. organów wykonawczych samorządu i zastępują go obowiązkiem uzyskania opinii właściwych miejscowo zarządców dróg publicznych innych kategorii. Powyższą zmianę należy uznać za wysoce niekorzystną z punktu widzenia jakiegokolwiek możliwości ochrony interesu wszystkich szczebli samorządu terytorialnego, przynajmniej poprzez możliwość postulatywnego jego zdefiniowania. Ponadto obowiązek uzyskania opinii organów wykonawczych samorządów terytorialnych, dawał tym organom nie tylko możliwość odniesienia do projektowanej w trybie specustawy inwestycji formie opinii, ale w ogóle możliwość uzyskania wiedzy, że taka inwestycja jest przygotowywana, oraz przeprowadzenia analizy jej przebiegu i rozwiązań w odniesieniu do realizowanych i planowanych zamierzeń inwestycyjnych obecnie i w przyszłości.</p> <p>Proponowana zmiana przepisów wprowadziłaby zatem istotne zmiany w zakresie podmiotowym i przedmiotowym opinii uzyskiwanych przed wystąpieniem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Co prawda wskazani w projektowanej zmianie przepisów właściwi zarządcy dróg publicznych, tj. zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (jeżeli zostali powołani), wykonują swoje obowiązki z upoważnienia organów wykonawczych samorządów terytorialnych, a</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA – JW.</p> <p>Obecne brzmienie tego przepisu odnosi się również do zarządu województwa i zarządu powiatu, który ma wydać opinie w zakresie wniosku o wydanie decyzji ZRID, przy czym termin na wydanie tej opinii pozostał taki sam jak jest to obecnie tzn. 14 dni. W projektowanej zmianie polegającej na wskazaniu, iż to właściwy zarządca drogi innej kategorii będzie wydawał opinie ogranicza zakres wypowiedzania się organu jedynie w zakresie zadań zarządcy drogi, który jest podmiotem bezpośrednio zainteresowanym rozwojem sieci drogowej w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w jego zarządzie. Należy bowiem pamiętać, iż przepisy specustawy mają na celu usprawnienie procedur związanych z realizacją inwestycji drogowych. Natomiast jeśli chodzi o możliwość uzyskania wiedzy na temat planowanej inwestycji to wydaje się, iż skoro organy opiniujące nie uległy stricte zmianie, gdyż dotychczasowe organy opiniujące tzn. np. zarząd województwa czy zarząd powiatu zgodnie z przepisami <i>ustawy o drogach publicznych</i> są jednocześnie zarządcami dróg odpowiednio dróg wojewódzkich i powiatowych wydaje się możliwe wzajemne informowanie się komórek urzędu o planowanej inwestycji drogowej. Natomiast wydawana opinia będzie ograniczona, co do zakresu uprawnień zarządcy drogi. Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> zostanie w omawianym wyżej zakresie odpowiednio uszczegółowione.</p>

		<p>więc realizują wyznaczone przez te organy zadania, to jednak proponowana istotna zmiana przedmiotowa opinii i ustalony ustawowo, nieprzekraczalny termin jej wydania, wynoszący 14 dni, stanowi dalsze znaczne ograniczenie uprawnień organów samorządu terytorialnego do ochrony ich interesów oraz do ochrony interesów innych podmiotów realizujących zadania publiczne (np. przedsiębiorstw energetycznych).</p> <p><u>Natomiast pozytywnie należy ocenić proponowaną zmianę przepisów art. 11b ust.1 pkt.1 obowiązującej ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, dotyczącą obowiązku załączania do wniosku o opinię dokumentów, o których jest mowa w art. 11d ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 tej ustawy.</u></p>	
F.	<p>F. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO</p>	<p>1) W proponowanej zmianie artykułu 11b ustęp 1 „Właściwy zarządca drogi składa wniosek, o którym mowa w art. 11a ust. 1, po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządców <u>dróg innych kategorii</u>.....” Określenie „dróg innych kategorii” jest niezrozumiałą, należałoby konkretnie określić jakich dróg. W uzasadnieniu projektu ustawy wyrażanie <u>dróg innych kategorii</u> wyjaśniono że chodzi o skrzyżowania głównej inwestycji z drogami innej kategorii, jednak uzasadnienie nie jest aktem prawnym powszechnie obowiązującym. Należało doprecyzować ten artykuł, w taki sposób aby nie budził wątpliwości chociażby przez dodanie zapisów ujętych w uzasadnieniu. Alternatywą tego artykułu byłoby brzmienie „Właściwy zarządca drogi składa wniosek, o którym mowa w art. 11a ust. 1, po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii, z którymi inwestycja będąca przedmiotem wniosku o wydanie decyzji zRID krzyżuje się, wchodzi w kolizję bądź wykonanie części elementów tych dróg jest niezbędne do wykonania głównej inwestycji” „Właściwy zarządca drogi składa wniosek, o którym mowa w art. 11a ust. 1, po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii, których dana inwestycja dotyczy” Ponadto dotychczas opinie były wydawane przez właściwy miejscowo zarząd województwa, zarząd powiatu, oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta) niezależnie czy dana inwestycja ich dotyczyła czy nie z powyższej propozycji zmiany artykułu</p>	<p>1) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy zauważyć, iż obecne brzmienie tego przepisu odnosi się również do zarządu województwa i zarządu powiatu, który ma wydać opinie w zakresie wniosku o wydanie decyzji ZRID, przy czym termin na wydanie tej opinii pozostał taki sam jak jest to obecnie tzn. 14 dni. W projektowanej zmianie polegającej na wskazaniu, iż to właściwy zarządca drogi innej kategorii będzie wydawał opinie ogranicza zakres wypowiedzania się organu jedynie w zakresie zadań zarządcy drogi, który jest podmiotem bezpośrednio zainteresowanym rozwojem sieci drogowej w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w jego zarządzie. Należy bowiem pamiętać, iż przepisy specustawy mają na celu usprawnienie procedur związanych z realizacją inwestycji drogowych. Natomiast jeśli chodzi o możliwość uzyskania wiedzy na temat planowanej inwestycji to wydaje się, iż skoro organy opiniujące nie uległy stricte zmianie, gdyż dotychczasowe organy opiniujące tzn. np. zarząd województwa czy zarząd powiatu zgodnie z przepisami <i>ustawy o drogach publicznych</i> są jednocześnie zarządcami dróg odpowiednio dróg wojewódzkich i powiatowych wydaje się możliwe wzajemne informowanie się komórek urzędu o planowanej inwestycji drogowej. Natomiast wydawana opinia będzie ograniczona, co do zakresu uprawnień zarządcy drogi. Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> zostanie w omawianym wyżej zakresie odpowiednio uszczegółowione.</p>

		<p>wnosi, że ten wymóg został zniesiony.</p> <p><u>Bardzo dobrym krokiem będzie sprecyzowanie co należy dołączyć do takiego wniosku o opinię.</u> Dotychczasowe przepisy tego nie regulowały i z tego powodu niejednokrotnie przysparzało to problemów i przedłużało proces wydanie opinii z powodu braku niejednokrotnie jakichkolwiek danych na temat planowanie inwestycji.</p>	
		<p>2) W artykuł 11d ustę 1 w dodanym punkcie 4a</p> <p>„uzgodnienie z innym zarządcą drogi, albo porozumienie o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii”</p> <p>W uzasadnieniu ustawodawca wyjaśnił że chodzi o realizację głównej inwestycji będącej przedmiotem wniosku w przypadku krzyżowania się jej przebiegu z drogami różnej kategorii. Można by było sądzić że sentencja tego uzgodnienia jest taka sama jak stosownej opinii o której mowa w projekcie artykułu 11b ustę 1 która to opinia dotyczy jak wynika z uzasadnienia również głównej inwestycji w przypadku jej krzyżowania się z drogami innej kategorii. Należało by zastanowić się nad zasadnością takiego uzgodnienia, bądź też dodać zapis że uzgodnienie może być zastąpione stosowną opinią o której mowa w artykule 11b ustę 1 co znacznie skróciłoby czas przygotowania wniosku zrid. Ponadto nie jest podana forma takiego uzgodnienia, w naszej ocenie jest to bardzo ważne w celu wyeliminowania niejasności i z tego powodu może dojść do przedłużenia (podobnie było w przypadku braku zapisu regulującego co należy dołączyć do wniosku o opinię). Przepisy powinny być przecież jednoznaczne i ujednolicone co do formy takiego uzgodnienia i przede wszystkim termin wydania takiego uzgodnienia.</p> <p>Do pozostałych zmian innych ustaw nie wnosi się uwag.</p>	<p>2) PROJEKTOWANA ZMIANA ZOSTAŁA WYCOFANA.</p>
G.	G. URZĄD MARSZAŁKOWSKI	<p>1) W art. 11b ust. 1 powinno zostać doprecyzowane pojęcie „właściwych miejscowo zarządców dróg innej kategorii” np. w sposób, w jaki to zostało opisane w uzasadnieniu do proponowanych zmian ww. ustawy - a więc zarządcy dróg, których dotyczy</p>	<p>1) UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</p> <p>uzasadnienie do projektu ustawy zostało uzupełnione o dodatkowe informacje w zakresie opiniowania. Omawiana regulacja dotyczy obowiązku dołączania do wniosku o wydanie decyzji ZRID opinii właściwych miejscowo zarządców</p>

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	projektowana inwestycja. W obecnie proponowanej formie pojawiają się wątpliwości, który faktycznie zarządca drogi ma wydać opinię;	dróg innych kategorii. Projektowany przepis odnosi się zatem do konieczności uzyskania opinii wszystkich innych zarządców dróg, którzy terytorialnie są właścivi. Będzie to zatem dotyczyło zarówno tych zarządców dróg, których drogi będą się krzyżowały z realizowaną inwestycją drogową, jak i tych zarządców na terenie których (np. gminy/powiatu) dana inwestycja drogową ma przebiegać. Propozycja opiniowania przez właściviych miejscowo zarządców dróg innych kategorii ma na celu wyrażanie opinii przez podmioty bezpośrednio zainteresowane rozwojem sieci drogowej w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w ich zarządzie.
	2) W art. 11d ust. 1 pkt 4a powinno zostać doprecyzowane, czego ma dotyczyć uzgodnienie z innym zarządcą drogi. Czy pod tym uzgodnieniem należy rozumieć opinię zarządcy drogi, o której mowa w art. 11b ust. 1?;	2) PROJEKTOWANA ZMIANA ZOSTAŁA WYCOFANA
	3) W art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i - pojawiają się wątpliwości, czy nie należy dopisać także przepisu lit. c dotyczącego rozbiórki obiektów w kontekście określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości;	3) UWAGA UWZGLĘDNIONA
	4) Art. 11f ust. 3 - w zdaniu: „ <i>W przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysyła się wojewodom, na których obszarze własności znajduje się część nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie tej decyzji.</i> ”, po wyrazie „wojewodom” powinno być: „bądź starostom”;	4) UWAGA UWZGLĘDNIONA
	5) Art. 12 ust. 2 - „ <i>Linie, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 2, stanowią linie podziału nieruchomości</i> ” - czy w tym przypadku będą dwa rodzaje linii: linie rozgraniczające teren oraz linie określające granice pasów drogowych?	5) PROJEKTOWANA ZMIANA ZOSTAŁA WYCOFANA Proponuje się nadanie nowego brzmienia w art. 11f ust. 1 pkt 2 <i>specustawy</i> , zgodnie, z którym decyzja ZRID zawierać ma w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych, w przypadku gdy wniosek o wydanie tej decyzji zawiera określenie granic tych pasów. Ponadto proponuje się w art. 11d <i>specustawy</i> dodać w ust. 1 pkt 3a i 3b zgodnie, z którymi wniosek o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości
	6) Zasadnym jest rozszerzenie art. 11f ust. 1 pkt 8 o następujący zakres robót:	6) UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA

	<p>a) obowiązek przebudowy cieków - w wielu przypadkach zarządca cieku w uzgodnieniu bądź pozwoleniu wodnoprawnym nakłada na zarządcę drogi obowiązek jednorazowego wykonania przebudowy cieku na określonej długości, np. w związku z wykonaniem wylotu do danego cieku, związanego z odwodnieniem drogi. Zasadnym jest wprowadzenie ww. zakresu robót do art. 11f, co pozwoli na uniknięcie konieczności pozyskiwania oświadczeń o prawie dysponowania na cele budowlane dla wszystkich nieruchomości, na których leży dany cieki, w szczególności biorąc pod uwagę fakt braku uregulowania stanu prawnego tych nieruchomości i przebieg cieku przez tereny prywatne,</p> <p>b) obowiązek przebudowy dróg niepublicznych - art. 11f wskazuje wyłącznie na „<i>obowiązek budowy lub przebudowy dróg innych kategorii</i>”, co oznacza, że dotyczy wyłącznie dróg publicznych. W wielu przypadkach projektując drogę konieczne jest wykonanie powiązania z drogą niepubliczną, np. będącą w zarządzie Lasów Państwowych, co spowoduje brak możliwości skorzystania z przedmiotowego przepisu;</p>	<p>a) Jeśli chodzi o kwestie cieków to należy zauważyć, iż <i>ustawa Prawo wodne</i> posługuje się pojęciem cieku naturalny przez który należy rozumieć rzeki, strugi, strumienie i potoki oraz inne wody płynące w sposób ciągły lub okresowy, naturalnymi lub uregulowanymi korytami (art. 9 ust. 1 pkt 1c <i>ustawy Prawo wodne</i>). Zasadniczo roboty budowlane dokonywane w ciekach dotyczą poszczególnych elementów budowlanych cieku wodnego. Zatem, jeśli chodzi o kwestie przebudowy urządzeń wodnych, proponuje się, aby decyzja ZRID w razie potrzeby określa obowiązek budowy lub przebudowy urządzeń wodnych, urządzeń melioracji wodnych szczegółowych.</p> <p>b) Odnosząc się do propozycji rozszerzenia katalogu obligatoryjnych elementów decyzji ZRID o obowiązku budowy lub przebudowy dróg niepublicznych np. dróg wewnętrznych, wyjaśniam, iż zgodnie z art. 11i ust. 1 <i>specustawy</i> w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy <i>ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane</i>, z wyjątkiem art. 28 ust. 2. Zastosowanie znajduje zatem art. 5 ust. 1 <i>ustawy Prawo budowlane</i>, w myśl którego obiekt budowlany 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, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in. poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż za nieruchomości przejęte pod realizację drogi publicznej przysługuje odszkodowanie.</p>
	<p>7) W związku z faktem, iż linie rozgraniczające teren mają określać również określenie granic pasów drogowych dróg, zgodnie z uzgodnieniem lub porozumieniem, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 4a (art. 11f), a także faktem, iż decyzja określać będzie „<i>obowiązek budowy lub przebudowy dróg innych kategorii</i>”, zasadnym jest doprecyzowanie czy w przypadku budowy (lub np. rozbudowy) drogi innej kategorii, decyzja ZRID zatwierdzi podział nieruchomości wskazany linią określenia granic pasów drogowych dróg i jednocześnie nieruchomości objęte ww. linią staną się z mocy prawa własnością odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego. Do chwili obecnej w takim przypadku występowała konieczność</p>	<p>7) WYJASNIENIA MIR: W związku z rezygnacją z proponowanego nowego ust. 4a w art. 11f <i>specustawy</i>, zmiany w art. 12 ust. 2 i 3 <i>specustawy</i> zostają wycofane. Natomiast zaproponowano wyraźny przepis (w art. 11f dodaje się ust. 2a), zgodnie, z którym decyzja ZRID stanowi podstawę do przekazania dróg wybudowanych lub przebudowanych w związku z inwestycją główną – właściwym zarządcom dróg. Drogi innej kategorii wybudowane w związku z inwestycją główną powinny zostać przekazane zarządcom dróg właściwym do zarządzania nimi. Wybudowane odcinki dróg publicznych zgodnie z art. 10 ust. 4 uzyskują kategorię drogi w której ciągu leżą.</p>

	występowania o odrębną decyzję ZRiD.	
	<p>8) W związku ze zmianą terminów ważności decyzji administracyjnych, tj. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji w sprawie pozwolenia wodnoprawnego, zasadnym jest doprecyzowanie terminu ważności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W art. 11i ust. 1 wskazuje się, że „<i>W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (...)</i>”. Naszym zdaniem zasadnym jest wskazanie czy przepis ten dotyczy również art. 37 Prawa budowlanego („<i>decyzja wygasa, jeżeli budowa nie została rozpoczęta przed upływem 3 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna lub budowa została przerwana na czas dłuższy niż 3 lata</i>”). W takiej sytuacji konieczne jest również doprecyzowanie kwestii wyłączenia i odszkodowań, w szczególności w kontekście art. 137 ustawy o gospodarce nieruchomościami.</p>	<p>8) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odnosząc się do kwestii ważności decyzji ZRID należy wyjaśnić, iż jest ona ważna bezterminowo. Należy zauważyć, iż decyzja ZRID ma przedmiotowo szerszy charakter niż pozwolenie na budowę, natomiast odesłanie do przepisów <i>ustawy Prawo budowlane</i> dotyczy jedynie kwestii materialnoprawnych rozstrzyganych w drodze decyzji ZRID, a nie formalnych (procesowych) jak np. termin ważności decyzji. Zakres przedmiotowy decyzji ZRID jest o wiele szerszy aniżeli decyzji o pozwoleniu na budowę, zaś konsekwencją jej wydania jest nie tylko zatwierdzenie projektu budowlanego, ale i szereg innych skutków prawnych – w tym, w zakresie stosunków własnościowych nieruchomości przejętych pod realizację inwestycji drogowej. Przyjęcie interpretacji stanowiącej, że do decyzji ZRID należy odnosić powołany art. 37 ust. 1 <i>Prawa budowlanego</i>, prowadziłoby do wątpliwości, czyją własność po upływie tego terminu stanowią nieruchomości, których dotyczyła dana decyzja ZRID. Należałoby uznać, iż wygaśnięcie decyzji ZRID będącej podstawą przejścia tytułu prawnego do nieruchomości na inwestora, powinno skutkować automatycznym odzyskaniem praw do nieruchomości przez ich byłych właścicieli co z kolei łączyłoby się z koniecznością zwrotu odszkodowania, które uzyskali na podstawie przepisów specustawy. Przyjęcie takiej interpretacji w oparciu o obowiązujące przepisy prowadziłoby zatem do licznych wątpliwości związanych z prawidłowym ukształtowaniem stosunków własnościowych dotyczących objętych decyzją ZRID nieruchomości. W obecnie obowiązujących przepisach ustawodawca nie uregulował wyżej omówionej kwestii zatem uznać należy, iż nie było jego intencją ukształtowanie decyzji ZRID jako decyzji ważnej jedynie przez okres wskazany w ustawie. Reasumując należy zatem stwierdzić, iż ze względu na skutki prawno rzeczowe decyzji ZRID, przepisy <i>ustawy Prawo budowlane</i> dotyczące okresu ważności decyzji o pozwoleniu na budowę nie mają do niej zastosowania, a zatem jest ona ważna bezterminowo. W związku z tym nie ma konieczności doprecyzowania przepisów.</p>
	<p>9) Podczas realizacji inwestycji drogowych zachodzi potrzeba przebudów kolidujących sieci uzbrojenia terenu, które ze względu na dostępność terenu lokalizowane są poza pasem drogowym. Według naszej opinii decyzja ZRiD winna w sposób jednoznaczny rozstrzygać o obciążeniu nieruchomości, poza pasem drogowym, służebnością przesyłu i umożliwiać dokonanie stosownego wpisu w</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W opinii resortu infrastruktury i rozwoju, nie ma konieczności wprowadzania odrębnych regulacji dotyczących ograniczeń w korzystaniu z sąsiednich nieruchomości dla realizacji obowiązków np. w zakresie budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu. Specustawa w art. 11f ust. 2 wskazuje, iż do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. g, przepisy art. 124 ust. 4-8 i</p>

		księdze wieczystej na rzecz właściciela sieci.	art. 124a <i>ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami</i> , stosuje się odpowiednio. W decyzji ZRID należy zatem określić również obowiązek właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości wynikający z art. 124 ust. 6 <i>ustawy o gospodarce nieruchomościami</i> w zw. z art. 11 f ust. 2 <i>specustawy</i> o każdorazowym udostępnianiu nieruchomości po zrealizowaniu budowy lub przebudowy inwestycji, w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii ciągów, przewodów i urządzeń sieci uzbrojenia terenu. Taki obowiązek podlega przy tym ujawnieniu w dziale III księgi wieczystej. Podstawą wpisu jest ostateczna decyzja ZRID, zawierająca w swej treści określenie tego obowiązku. Należy jednakże wskazać, iż będzie to określone w indywidualnych przypadkach. Wynika to z faktu, że konserwacji tych urządzeń co do zasady powinny dokonywać podmioty nimi zarządzające, a nie zarządca drogi. W związku z tym, w zdecydowanej większości przypadków ograniczenie takie ustanowione na rzecz zarządcy drogi będzie bezprzedmiotowe.
H.	H. KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP	<p>1) Zamieszczenie w specustawie postanowień, które umożliwiłyby nieodpłatne przekazanie nieruchomości na rzecz Województw, w sytuacji gdy na rzecz Województwa przekazywane są grunty stanowiące własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego.</p> <p>Proponuje się zmianę w art. 2a <i>ustawy o drogach publicznych</i> polegającej na rozszerzeniu przepisu o stwierdzenie, iż „Z wyłączeniem gruntów pasa drogowego – ulic w granicach miast na prawach powiatu, w ciągu których przebiega droga wojewódzka lub powiatowa, których właścicielem staje się miasto na prawach powiatu”. Przekazanie uprawnień własnościowych w odniesieniu do gruntów pod drogami wojewódzkimi i powiatowymi prezydentom miast na Rawach powiatu automatycznie usuwa kolizje prawne, wynikające z kompetencji właścicielskich.</p>	1) WYJASNIENIA MIR: Odnosząc się do propozycji nieodpłatnego przekazywania nieruchomości na rzecz Województwa i zaproponowanych zmian w <i>ustawie o drogach publicznych</i> uprzejmie wyjaśniam, iż uwagi te nie zostały uwzględnione. Z uwagi na fakt, iż projekt ustawy nie przewidywał w wersji skierowanej do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych takowych zmian konieczne byłoby ponowne skierowanie projektu ustawy do uzgodnień i konsultacji. Należy bowiem zauważyć, iż proponowane zmiany będą wiązały się ze skutkami finansowymi poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego
3.	WOJEWODA DOLNOSŁĄSKI	1) art. 11d ust. 1 <i>ustawy</i> wymienia jakie elementy winien zawierać wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Przepis ten nie jest spójny z art. 11f ust. 1 <i>ustawy</i> , który nakłada na organ między innymi, obowiązek określenia linii rozgraniczających teren. Wobec powyższego, zasadne byłoby wprowadzenie do art. 11d ust.1 <i>ustawy</i> kolejnych punktów obligujących inwestora do naniesienia na mapie linii rozgraniczającej teren oraz linii zajęcia pod budowę i przebudowę obiektów, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. b, lit. e-h;	1) i 3) WYJASNIENIA MIR: Odnosząc się do kwestii dotyczącej elementów wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID) uprzejmie wyjaśniam, iż w związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości w zakresie projektowanego przepisu dotyczącego konieczności dołączania do wniosku o wydanie decyzji ZRID uzgodnienia z innym zarządcą drogi albo porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 <i>ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> , w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii (art. 11d ust. 1 pkt 4a), resort infrastruktury

	<p>3) nowelizacja ustawy w dalszym ciągu pozostawia niejasność w zakresie charakteru linii rozgraniczającej. Art. 11f ust. 1 pkt 2 ustawy stanowić będzie, że decyzja określa linie rozgraniczające teren, w tym określa granice pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem (...). Z kolei art. 12 ust. 2 ustawy zakłada, że linie te stanowią linie podziału nieruchomości. Powyższe stwarza domniemanie potrzeby dokonania podziału na drogach innych kategorii podlegających przebudowie. Obejmowanie linią rozgraniczającą również dróg innych kategorii wydaje się nieuzasadnione, tym bardziej, że budowa czy przebudowa drogi innej kategorii objęta będzie odrębnym punktem ustawy i wobec czego powinna zostać oznaczona odrębną linią.</p> <p>2) przepis art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. f i lit. h ustawy umożliwia dokonanie przebudowy (po zmianie również budowy) dróg innych kategorii. W przedmiocie tym zasadne byłoby wprowadzenie przepisu wprost wskazującego możliwość wydania przez starostę decyzji, w której zezwala się na przebudowę dróg wyższej kategorii, tj. drogi wojewódzkiej i krajowej. W obecnym stanie prawnym interpretacja prowadząca do takiego orzeczenia stoi w sprzeczności z art. 82 ust. 3 pkt 3 ustawy Prawo budowlane. W praktyce zdarzają się sytuacje, gdzie przy budowie drogi gminnej czy powiatowej istnieje konieczność przebudowy drogi wojewódzkiej czy krajowej. Powyższa kwestia ma szczególne znaczenie przy nowelizacji przedmiotowej ustawy, która zakłada możliwość już nie tylko przebudowy ale budowy dróg innych kategorii. Kwestię problematyczną może stanowić budowa drogi innej kategorii w przedmiocie podziałów i wywłaszczeń w zakresie drogi innej kategorii. Jak w tym przypadku powinien zachować się organ wydający decyzję, czy np. przy wydawaniu decyzji ZRID dla drogi gminnej powinien dokonać podziałów i wywłaszczeń np. na rzecz województwa pod drogę wojewódzką? Gdzie powinna być postawiona granica dopuszczalności budowy drogi innej kategorii – jak duży fragment drogi np. wojewódzkiej może być budowany przez zarządcę drogi np. gminnej.</p> <p>4) w kontekście obecnie obowiązującego art. 32a ustawy należałoby przeanalizować możliwość wprowadzenia zmiany decyzji ZRID</p>	<p>i rozwoju rezygnuje z wprowadzania tej zmiany. Odnosząc się natomiast do problematyki linii rozgraniczających, uprzejmie wyjaśniam, iż w art. 11f w ust. 1 proponuje się nadanie nowego brzmienia pkt 2, zgodnie, z którym decyzja ZRID zawierać ma w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych, w przypadku gdy wniosek o wydanie tej decyzji zawiera określenie granic tych pasów. Ponadto proponuje się w art. 11d <i>specustawy</i> dodać w ust. 1 pkt 3a i 3b zgodnie z którymi wniosek o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.</p> <p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA Proponuje się dodanie przepisu zgodnie, z którym wojewoda bądź starosta wydaje decyzję ZRID dla całej inwestycji w zakresie dróg publicznych (inwestycji głównej) w tym dla robót budowlanych związanych z realizacją tej inwestycji tzn. robót budowlanych, o których mowa w art. 11f ust. 1 <i>specustawy</i>. Zatem wojewoda będzie wydawał decyzję ZRID obejmującą również budowę lub przebudowę dróg powiatowych i gminnych, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń melioracyjnych, jeżeli wykonanie tych robót budowlanych zostało spowodowane i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamierzenia budowlanego objętego decyzją ZRID. Podobnie starosta będzie wydawał decyzje ZRID dotyczące budowy drogi gminnej obejmujące np. przebudowę drogi krajowej czy wojewódzkiej. Wówczas zakres przebudowy np. drogi krajowej musi wynikać z budowy drogi gminnej. Reasumując należy wyjaśnić, iż zgodnie z proponowanym doprecyzowaniem przepisu, z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID występować będzie zarządca drogi właściwy dla danej inwestycji „głównej”.</p> <p>4) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odnosząc się do problematyki zmiany decyzji ZRID, należy wyjaśnić, iż</p>
--	---	---

		wychodzącej poza obszar objęty decyzją – kiedy wprowadzenie rozwiązania zamiennego wymagać będzie dodatkowego terenu.	zmiana projektu budowlanego polegająca np. na zaprojektowaniu nowego obiektu budowlanego poza dotychczasowymi liniami rozgraniczającymi stanowi istotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę. Kwestia ta została uregulowana zarówno przepisami art. 36a <i>ustawy Prawo budowlane</i> jak i art. 32a <i>specustawy</i> . W przypadku realizacji inwestycji drogowych nieistotne odstępianie od projektu budowlanego, ma miejsce w sytuacji, gdy zmiana jest objęta projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi oraz nie jest wymagane uzyskanie opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi. Pojawienie się nowego obiektu budowlanego, który powoduje wyjście poza ustalone w decyzji ZRID linie rozgraniczające drogę jest w opinii resortu infrastruktury i rozwoju na tyle istotną zmianą w projekcie budowlanym, iż niemożliwe jest, aby taka zmiana mogła nastąpić bez konieczności ponownego uzyskania decyzji ZRID. Nowy obiekt budowlany wymaga bowiem nabycia nowego terenu pod realizację danej inwestycji, co oznacza konieczność zmiany decyzji ZRID.
4.	WOJEWODA KUJAWSKO-POMORSKI	<p>1) Odnośnie do art. 1 pkt 3 lit. b projektu uściślenia wymaga kwestia, czy tak jak w przypadku regulacji przewidzianej w art. 1 pkt 4 d projektu (dotyczącej zawiadamiania o wydaniu decyzji ZRID), zawiadomienie stron w drodze obwieszczeń o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ma następować w Biuletynie Informacji Publicznej stosownych urzędów.</p> <p>2) Odnośnie art. 1 pkt 4 lit. d zdanie trzecie projektu Ustawy zasadnym wydaje się uzupełnienie regulacji o zawiadomienie starosty na którego obszarze właściwości znajduje się część nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie decyzji. W takim przypadku proponowana treść art. 11f ust. 3 zdanie trzecie specustawy drogowej otrzymałaby następujące brzmienie: „W przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysyła się wojewodom bądź starostom, na których obszarze właściwości znajduje się część nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie tej decyzji.</p> <p>3) Analiza treści art. 1 pkt 4 li. e projektu Ustawy poddaje w wątpliwość – wobec pozostawienia w niezmienionej formie art. 11 f</p>	<p>1) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>3) UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Jeśli chodzi o art. 1 pkt 4 lit. e <i>projektu ustawy</i> uprzejmie wyjaśniam, iż</p>

		<p>ust. 6 specustawy drogowej – kwestię obowiązku zawiadomiania w drodze obwieszczeń w prasie lokalnej o wydaniu przez organ II instancji decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Nadto projekt nie odnosi się do tzw. postanowień w przedmiocie rektyfikacji decyzji, o których mowa w art. 111-113 Kpa.</p> <p>4) Uzupelnienia wymaga również art. 1 pkt 5 projektu odnoszący się do możliwości zrzeczenia się przez Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego odszkodowania. Zasadne wydaje się określenie formy zrzeczenia się, adresata stosownego oświadczenia, terminu w którym jego złożenie może nastąpić, możliwości odwołania oświadczenia o zrzeczeniu się oraz wpływu zrzeczenia się odszkodowania na tok postępowania administracyjnego w przedmiocie ustalenia odszkodowania</p>	<p>przepis ten dotyczy wybranych rozstrzygnięć w toku postępowania w celu przyspieszenia postępowania zmierzającego do wydania decyzji ZRID. Należy przy tym zaznaczyć, iż przepis dotyczy wszelkich postanowień w sprawie uchylecia, zmiany, wznowienia lub stwierdzenia nieważności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, <u>od których służy stronom zażalenie lub skarga do sądu administracyjnego</u> wydawanych w toku postępowania przez organ pierwszej i drugiej instancji. Wydaje się zatem, iż przepis ten stosuje się również do art. 113 Kodeksu postępowania administracyjnego, gdyż na postanowienie w sprawie sprostowania i wyjaśnienia służy również zażalenie.</p> <p>4) UWAGA UWZGLĘDNIONA Przepis dotyczący możliwości zrzeczenia się odszkodowania (art. 1 pkt 5 projektu ustawy) został uszczegółowiony. Zgodnie z projektem ustawy, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, przejęte pod realizację danej inwestycji, w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie o zrzeczeniu się odszkodowania składa się do organu właściwego do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zrzec się odszkodowania będzie można zarówno przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – wówczas postępowania nie wszczynają się, w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się, jak również po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wówczas wygasa się.</p>
5.	WOJEWODA LUBUSKI	<p>1) w art. 12 ust. 4f otrzymuje brzmienie: „Odszkodowanie za nieruchomości, o których mowa w ust. 4, oraz za użytkowanie wieczyste, o którym mowa w ust. 4d, przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.” Zgodnie z art. 12 ust. 4 <i>specustawy</i>, nieruchomości lub ich części, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 6, stają się z mocy prawa: 1) własnością Skarbu Państwa w odniesieniu do dróg krajowych, 2) własnością odpowiednich jednostek samorządu</p>	<p>1) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odnosząc się do propozycji nadania nowego brzmienia art. 12 ust. 4 oraz 11f ust. 4 <i>specustawy</i> uprzejmie wyjaśniam, iż wygaśnięcie ograniczonych praw rzeczowych wywołuje skutek ustalenia stosownego odszkodowania zgodnie z art. 12 ust. 4f i art. 18 ust. 1a-1d <i>specustawy</i>. Wygaśnięciu z mocy prawa podlega również prawo użytkowania wieczystego ustanowionego na nieruchomościach lub ich częściach ujętych w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID). W opinii resortu infrastruktury i rozwoju nie ma zatem konieczności zmiany tego przepisu. Ponadto zaproponowana zmiana dotychczasowego przepisu mogłaby wywołać wątpliwości czy przed wprowadzoną zmianą należało inaczej stosować i interpretować ten przepis.</p>

	<p>terytorialnego w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych</p> <p>- z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (dalej zwana <i>decyzją zrid</i>) stała się ostateczna.</p> <p>Zgodnie z art. 12 ust. 4d <i>specustawy</i> jeżeli przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa z dniem, w którym <i>decyzja zrid</i> stała się ostateczna. W myśl art. 12 ust. 4f <i>specustawy</i> odszkodowanie za nieruchomości, o których mowa w ust. 4, przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe. W tym miejscu zwrócić należy uwagę, że treść ust. 4f art. 12 <i>specustawy</i> jest dość nieprecyzyjna, gdyż wspomina jedynie o odszkodowaniu za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 tego artykułu, nie mówiąc nic o odszkodowaniu za wygasłe prawo użytkowania wieczystego istniejące na nieruchomościach będących już przed wydaniem <i>decyzji zrid</i> własnością Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego realizujących inwestycję.</p> <p>2) w art. 11f ust. 4 otrzymuje brzmienie: „Zawiadomienie o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji oraz o uprawnieniu wynikającym z art. 18 ust. 1e”.</p> <p>Z uwagi na szczególny cel, jakim jest znaczne przyspieszenie realizacji inwestycji drogowych, ustawodawca zdecydował się na uzupełnienie przesłanki słusznego odszkodowania o „zachętę” dla dotychczasowego właściciela bądź użytkownika wieczystego do wcześniejszego, niż określony w <i>decyzji zrid</i> wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń.</p> <p>W tym celu w art. 18 ust. 1 e ustanowił „bonus” za niezwłoczne przekazanie nieruchomości przez dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości inwestorowi. Często jednak zdarza się, że właściciele lub użytkownicy wieczyści dowiadują się o przysługującym im uprawnieniu dopiero na etapie postępowania odszkodowawczego, tj. po terminie określonym w powołanym przepisie, co prowadzi następnie do wysuwania przez</p>	<p>2) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Natomiast w zakresie proponowanej zmiany w art. 11f ust. 4 <i>specustawy</i> uprzejmie wyjaśniam, iż przepis ten dotyczy jedynie zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID, które powinno zawierać informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji. Uwzględnienie uwagi, poprzez dopisanie, iż zawiadomienie powinno zawierać również informacje o uprawnieniu do tzw. „bonusów” wynikających z art. 18 ust. 1e, powodowałoby wątpliwości i ewentualne zarzuty dlaczego zawiadomienie nie obejmuje np. informacji, iż na wniosek osoby uprawnionej do otrzymania odszkodowania wypłaca się zaliczkę w wysokości 70% odszkodowania ustalonego przez organ pierwszej instancji w decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Należy również zauważyć, iż proponowana zmiana, oznaczałaby zwiększenie obciążeń urzędów wydających decyzję ZRID, a problem ten nie został zgłoszony przez inne organy.</p>
--	---	---

	<p>nich dodatkowych roszczeń, które przy ich oczywistym nieuwzględnieniu są następnie powodem składania odwołań od decyzji odszkodowawczych.</p> <p>Mając na względzie ogólne zasady postępowania administracyjnego wynikające choćby z art. 7, 8, 9, 10 i 11 Kpa, a także w celu uniknięcia zbędnego przedłużania postępowań odszkodowawczych oraz składania nieuzasadnionych odwołań, zasadne byłoby informowanie stron o przysługującym im „bonusie” już w zawiadomieniu o wydaniu <i>decyzji zrid</i>.</p> <p>3) Ponadto uregulowania wymagałaby kwestia ustalania odszkodowań za drzewa i krzewy znajdujące się na nieruchomościach będących w zarządzie Lasów Państwowych. Odszkodowania na rzecz wszystkich dotychczasowych właścicieli/użytkowników wieczystych ustalane są za grunty oraz części składowe w postaci drzew i krzewów. Jednakże tylko Lasy Państwowe są jako jedyny podmiot „uprzywilejowane”, gdyż stosownie do art. 20b ust. 2 <i>specustawy</i> drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w ust. 1, staje się nieodpłatnie ich własnością (pozostali właściciele drzew i krzewów otrzymują jedynie odszkodowanie natomiast drewno staje się własnością inwestora).</p> <p>4) <i>Specustawa</i> nie daje możliwości zmiany decyzji ZRID w zakresie poszerzenia linii rozgraniczających teren inwestycji – pasa drogowego tzn. przeznaczenie nowych nieruchomości pod pas Drogowy.</p>	<p>3) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Uwaga dotycząca kwestii ustalania odszkodowań za drzewa i krzewy znajdujące się na nieruchomościach będących w zarządzie Lasów Państwowych, została uwzględniona, poprzez dodanie w art. 18 <i>specustawy</i> nowego ust. 1j zgodnie, z którym w przypadku gdy decyzja ZRID dotyczy nieruchomości zarządzanej przez Lasy Państwowe na podstawie <i>ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach</i>, wysokość przysługującego odszkodowania zmniejsza się o kwotę równą wartości drewna pozyskanego z wycinki drzew i krzewów. Drewno to bowiem, zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami <i>specustawy</i>, staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych.</p> <p>4) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Odnosząc się do problematyki zmiany decyzji ZRID, należy wyjaśnić, iż zmiana projektu budowlanego polegająca np. na zaprojektowaniu nowego obiektu budowlanego poza dotychczasowymi liniami rozgraniczającymi stanowi istotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę. Kwestia ta została uregulowana</p>
--	--	--

		<p>5) Ustawa nie rozwiązuje sytuacji, kto może wystąpić z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID w trybie <i>specustawy</i>, w sytuacji gdy inwestycja dotyczy rozbudowy drogi np. wojewódzkiej położonej w granicach miasta na prawach powiatu, która po rozbudowie znajdzie się częściowo w granicach administracyjnych miasta, a częściowo w gminie sąsiedniej.</p>	<p>zarówno przepisami art. 36a <i>ustawy Prawo budowlane</i> jak i art. 32a <i>specustawy</i>. W przypadku realizacji inwestycji drogowych nieistotne odstępianie od projektu budowlanego, ma miejsce w sytuacji, gdy zmiana jest objęta projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi oraz nie jest wymagane uzyskanie opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi. Pojawienie się nowego obiektu budowlanego, który powoduje wyjście poza ustalone w decyzji ZRID linie rozgraniczające drogę jest w opinii resortu infrastruktury i rozwoju na tyle istotną zmianą w projekcie budowlanym, iż niemożliwe jest, aby taka zmiana mogła nastąpić bez konieczności ponownego uzyskania decyzji ZRID. Nowy obiekt budowlany wymaga bowiem nabycia nowego terenu pod realizację danej inwestycji, co oznacza konieczność zmiany decyzji ZRID. Jednocześnie uprzejmie wyjaśniam, iż w art. 11f <i>specustawy</i> proponuje się dodanie nowego ust. 8, zgodnie z którym, do zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się odpowiednio art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji ZRID.</p> <p>5) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Proponuje się dodanie przepisu zgodnie, z którym wojewoda bądź starosta wydaje decyzję ZRID dla całej inwestycji w zakresie dróg publicznych (inwestycji głównej) w tym dla robót budowlanych związanych z realizacją tej inwestycji tzn. robót budowlanych, o których mowa w art. 11f ust. 1 <i>specustawy (elementy decyzji ZRID)</i>. Zatem wojewoda będzie wydawał decyzję ZRID obejmującą również budowę lub przebudowę dróg powiatowych i gminnych, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń melioracyjnych, jeżeli wykonanie tych robót budowlanych zostało spowodowane i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamierzenia budowlanego objętego decyzją ZRID. Podobnie starosta będzie wydawał decyzje ZRID dotyczące budowy drogi gminnej obejmujące np. przebudowę drogi krajowej czy wojewódzkiej. Wówczas zakres przebudowy np. drogi krajowej musi wynikać z budowy drogi gminnej. Reasumując należy wyjaśnić, iż zgodnie z proponowanym doprecyzowaniem przepisu, z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID występować będzie zarządca drogi właściwy dla danej inwestycji „głównej”.</p> <p>Natomiast należy zauważyć, iż zgodnie z art. 19 ust. 4 <i>ustawy o drogach publicznych</i>, zarządcy drogi mogą zawierać porozumienia, w zakresie przekazywania zarządzania drogami publicznymi, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.</p>
--	--	--	--

			Jednocześnie odnosząc się do kwestii budowy dróg publicznych na podstawie <i>specustawy</i> uprzejmie wyjaśniam, iż w ocenie resortu infrastruktury i rozwoju obecne przepisy <i>specustawy</i> są wystarczające.
6	WOJEWODA ŁÓDZKI	<p>1) Odnośnie do art. 1 pkt 4 lit. d projektu uściślenia wymaga kwestia, czy tak jak w przypadku regulacji przewidzianej w art. 1 pkt 4 d projektu (dotyczącej zawiadamiania o wydaniu decyzji ZRID), zawiadomienie stron w drodze obwieszczeń o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ma następować w Biuletynie Informacji Publicznej stosownych urzędów.</p> <p>2) Odnośnie art. 1 pkt 4 lit. d zdanie trzecie projektu Ustawy zasadnym wydaje się uzupełnienie regulacji o zawiadomienie starosty na którego obszarze właściwości znajduje się część nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie decyzji. W takim przypadku proponowana treść art. 11f ust. 3 zdanie trzecie <i>specustawy</i> drogowej otrzymałaby następujące brzmienie: „W przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysyła się wojewodom bądź starostom, na których obszarze właściwości znajduje się część nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie tej decyzji.</p> <p>3) <i>Specustawa</i> nie reguluje sprawy zmiany linii rozgraniczających teren. Taka konieczności występuje bardzo często np. w przypadku zmiany projektu budowlanego wykraczającej poza linie rozgraniczające czy też wniosku strony postępowania złożonego po jego zakończeniu.</p>	<p>1) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>3) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odnosząc się do problematyki zmiany decyzji ZRID, należy wyjaśnić, iż zmiana projektu budowlanego polegająca np. na zaprojektowaniu nowego obiektu budowlanego poza dotychczasowymi liniami rozgraniczającymi stanowi istotne odstępianie od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę. Kwestia ta została uregulowana zarówno przepisami art. 36a <i>ustawy Prawo budowlane</i> jak i art. 32a <i>specustawy</i>. W przypadku realizacji inwestycji drogowych nieistotne odstępianie od projektu budowlanego, ma miejsce w sytuacji, gdy zmiana jest objęta projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi oraz nie jest wymagane uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi. Pojawienie się nowego obiektu budowlanego, który powoduje wyjście poza ustalone w decyzji ZRID linie rozgraniczające drogę jest w opinii resortu infrastruktury i rozwoju na tyle istotną zmianą w projekcie budowlanym, iż niemożliwe jest, aby taka</p>

		<p>4) zmiana decyzji ZRID w trybie 155 kpa niejednokrotnie jest niemożliwa z uwagi na konieczność uzyskania zgody stron postępowania.</p>	<p>zmiana mogła nastąpić bez konieczności ponownego uzyskania decyzji ZRID. Nowy obiekt budowlany wymaga bowiem nabycia nowego terenu pod realizację danej inwestycji, co oznacza konieczność zmiany decyzji ZRID.</p> <p>4) UWAGA UWZGLĘDNIONA Uwaga dotycząca dodatkowej regulacji w zakresie zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej została uwzględniona poprzez dodanie w art. 11f nowego ust. 8, zgodnie, z którym do zmiany decyzji ZRID stosuje się odpowiednio art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.</p>
7	<p>WOJEWODA MAŁOPOLSKI</p>	<p>1) Na wstępie należy zauważyć, że w specustawie drogowej (a także w innych specustawach) dotychczas nie było i nie ma nadal w przedłożonym projekcie ww. ustawy zdefiniowanego pojęcia: "<u>linie rozgraniczające teren</u>", a wydaje się oczywiste, że definicja ta powinna mieć kluczowe znaczenie dla rozumienia i przejrzystego stosowania przepisów ustawy.</p> <p>Ponieważ specustawa rodzi skutki wyłączeniowe powinno być precyzyjnie określone, które tereny i na jakich zasadach podlegają wyłączeniu na mocy specustawy jako niezbędne do realizacji celu publicznego, w rozumieniu art. 6 ustawy <i>o gospodarce nieruchomościami</i>, natomiast sposób wyznaczania linii rozgraniczających powinien pozostać w zgodzie z przepisami ustawy <i>o drogach publicznych</i>.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę, jako wadę w projekcie ustawy ocenia się zmianę art. 11f ust. 1 pkt 2 o treści „określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 4a,” a ślad za tym przepisów: art. 11f ust. 2a, art. 12 ust. 2 pkt 2 i ust. 4 pkt 3.</p> <p>Powyżej cytowany przepis w swoim brzmieniu zupełnie rozmywa pojęcie linii rozgraniczających teren, ponieważ nie wiadomo, które działki objęte inwestycją będą podlegały wyłączeniu, a to powoduje, że organy właściwe do wydania decyzji ZRID będą miały bardzo duże trudności w prawidłowym określeniu w decyzjach tych działek. Ponadto dochodzi do sytuacji nieco kuriozalnej w świetle obowiązujących przepisów prawa, bowiem wyłącza się na podstawie uzgodnienia i porozumienia.</p>	<p>1) WYJAŚNIENIA MIR:</p> <p>W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości w zakresie projektowanego przepisu dotyczącego konieczności dołączania do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID) uzgodnienia z innym zarządcą drogi albo porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. <i>o drogach publicznych</i>, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii (art. 11d ust. 1 pkt 4a), resort infrastruktury i rozwoju rezygnuje z wprowadzania tej zmiany.</p> <p>Odnosząc się natomiast do problematyki linii rozgraniczających, uprzejmie wyjaśniam, iż w art. 11f w ust. 1 <i>specustawy</i> proponuje się nadanie nowego brzmienia pkt 2, zgodnie, z którym decyzja ZRID zawierać ma w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych, w przypadku gdy wniosek o wydanie tej decyzji zawiera określenie granic tych pasów. Ponadto proponuje się w art. 11d <i>specustawy</i> dodać w ust. 1 pkt 3a i 3b zgodnie z którymi wniosek o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.</p>

	<p>Postuluje się, ze względu na przypisywaną temu uzgodnieniu rangę, wydawanie uzgodnienia w drodze postanowienia oraz określenie zakresu i przedmiotu uzgodnienia (opiniujący nie podejmuje się zaproponowania treści przepisów w tym zakresie).</p> <p>W związku z powyższym, niezbędne jest określenie w projekcie ustawy: co należy rozumieć pod pojęciem linii rozgraniczających, a także doprecyzowanie, czy tylko działki objęte liniami rozgraniczającymi będą podlegały wywłaszczeniu, a jeśli nie tylko te, to które jeszcze i w jaki sposób należy je określić we wniosku oraz w decyzjach organu.</p> <p>Proponuje się zatem doprecyzowanie lub zmianę nw. przepisów, dotyczących zawartości wniosku (organ wydający decyzje jest bowiem wnioskiem związany) oraz przepisów dotyczących ustaleń określanych w decyzjach o ZRID, w sposób następujący (tekst uzupełnienia, skreślenia lub zmiany zaznaczono tłustym drukiem):</p> <p>a) w ust. 1: - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) mapę w skali co najmniej 1:5000 przedstawiającą proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, określenie linii rozgraniczających teren stanowiących projektowane granice pasów drogowych dróg o określonej kategorii, granic istniejących pasów drogowych dróg, w tym określenie granic pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem, o których mowa w ust. 1 pkt 4a oraz istniejące uzbrojenie terenu, ;” <u>w art. 11f:</u></p> <p>a) w ust. 1: - pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem, o których mowa w art. 1 Id ust. 1 pkt 4a,” stanowiących projektowane granice pasów dróg o określonej kategorii.”</p> <p>2) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i</p>	<p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p>
--	--	-------------------------------------

		<p>gminnych doręczają decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy oraz zawiadamiają o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczenia, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim lub starostwie powiatowym oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów, a także w prasie lokalnej. Ponadto wysyłają zawiadomienie o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu na adres wskazany w katastrze nieruchomości. W przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysyła się wojewodom bądź starostom, na których obszarze właściwości znajduje się część nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie tej decyzji. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne",</p> <p>3) w art. 12:</p> <p>b) w ust. 4 dodaje się pkt 3 w brzmieniu: „3) własnością Skarbu Państwa albo odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem, o którym mowa w art. 11d ust. 1 pkt 4a.” Jednocześnie do rozważenia przedstawia się kwestie: czy organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, działając w zakresie swojej właściwości określonej w art. 11a ust. 1 specustawy, rzeczywiście będzie miał możliwość rozstrzygnięcia o budowie bądź rozbudowie dróg, które należą do właściwości innego organu (np. starosty) – nawet, jeśli porozumienie zawarte z zarządcami dróg innych kategorii będzie obejmowało te drogi, a także czy na podstawie ustalonego obowiązku budowy drogi innej kategorii możliwe będzie wywłaszczenie nieruchomości na cel publiczny, jeśli w swojej istocie ustalone obowiązki w założeniu nie służą wywłaszczeniu, tylko ograniczeniu korzystania z nieruchomości.</p>	<p>3) PROJEKTOWANA ZMIANA ZOSTAŁA WYCOFANA</p> <p>W kwestii podmiotu właściwego do wydania decyzji ZRID, proponuje się dodanie przepisu zgodnie, z którym wojewoda bądź starosta wydaje decyzję ZRID dla całej inwestycji w zakresie dróg publicznych (inwestycji głównej) w tym dla robót budowlanych związanych z realizacją tej inwestycji tzn. robót budowlanych, o których mowa w art. 11f ust. 1 <i>specustawy</i>. Zatem wojewoda będzie wydawał decyzję ZRID obejmującą również budowę lub przebudowę dróg powiatowych i gminnych, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń melioracyjnych, jeżeli wykonanie tych robót budowlanych zostało spowodowane i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamierzenia budowlanego objętego decyzją ZRID. Podobnie starosta będzie wydawał decyzje ZRID dotyczące budowy drogi gminnej obejmującej np. przebudowę drogi krajowej czy wojewódzkiej. Wówczas zakres przebudowy np. drogi krajowej musi wynikać z budowy drogi gminnej. Reasumując należy wyjaśnić, iż zgodnie z doprecyzowanym przepisem z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID występować będzie zarządca drogi właściwy dla danej inwestycji „głównej”.</p>
8.	WOJEWODA OPOLSKI	<p>1) A uzasadnieniu do projektu zmiany ustawy wskazano, iż w art. 11d pkt 4a zaproponowano dodanie obowiązku załączenia do wniosku stosownego uzgodnienia z innym zarządcą albo</p>	<p>1) UWAGA UWZGLĘDNIONA Przepis art. 11d ust. 1 pkt 4a został on usunięty z projektu ustawy. Jednocześnie proponuje się dodanie przepisu zgodnie, z którym wojewoda</p>

	<p>porozumienia między zarządcami dróg, zawieranego zgodnie z art. 19 ust. 4 <i>ustawy o drogach publicznych</i> w celu umożliwienia uzyskania pozwolenia na budowę bądź przebudowę dróg innych kategorii, których zarządcą nie jest wnioskodawca. W uzasadnieniu tym wskazano również, że zmiana w art. 11f ust 1 pkt 8 lit g poprzez dodanie możliwości zawarcia w decyzji ustaleń dotyczących obowiązku dokonania oprócz przebudowy również budowy dróg innych kategorii spowoduje, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej będzie mogła zawierać pozwolenie na budowę tych elementów dzięki czemu inwestor nie będzie zmuszony czekać z rozpoczęciem inwestycji do uzyskania kolejnych decyzji administracyjnych. Jednakże zmiany te, wprowadzone w celu możliwości wydania jednej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej obejmującej budowę Dróg różnej kategorii będą budziły wątpliwości co do kompetencji wojewody czy starosty w przypadku gdy cała inwestycja będzie obejmowała np. budowę fragmentu drogi powiatowej czy gminnej wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową czy wojewódzką. Powyższe ma również znaczenie przy ustalaniu organu właściwego do wydania decyzji o odszkodowaniu za nieruchomości przejęte pod drogi publiczne;</p> <p>2) doprecyzowania wymaga zapis art. 11f ust 3, ponieważ proponowana zmiana nie uwzględnia wysyłania zawiadomień starostom, na których obszarze znajduje się część nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie tej decyzji,</p> <p>3) proponowany zapis w art. 12 ust. 7 nie normuje kwestii właściwego organu/podmiotu, któremu organy działające w imieniu Skarbu Państwa bądź jednostek samorządu terytorialnego obowiązane byłyby przedłożyć oświadczenie o zrzeczeniu się odszkodowania. Brak takiego uregulowania może narazić organy prowadzące postępowania odszkodowawcze na ponoszenie zbędnych kosztów w związku z prowadzonymi postępowaniami w przypadku braku wiedzy tych organów, co do wystąpienia okoliczności czyniących te postępowania bezprzedmiotowymi. Jednocześnie, biorąc pod uwagę doświadczenia związane z prowadzeniem postępowań w zakresie zezwoleń na realizację inwestycji drogowych, a także zezwoleń na realizację inwestycji w</p>	<p>bądź starosta wydaje decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzję ZRID) dla całej inwestycji w zakresie dróg publicznych w tym dla robót budowlanych związanych z realizacją tej inwestycji tzn. robót budowlanych, o których mowa w art. 11f ust. 1 <i>specustawy</i>. Zatem decyzja ZRID będzie obejmowała także budowę czy też przebudowę innych dróg publicznych, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń melioracyjnych, jeżeli wykonanie tych robót budowlanych zostało spowodowane i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamierzenia budowlanego objętego decyzją ZRID. Podobnie starosta będzie wydawał decyzje ZRID dotyczące budowy drogi gminnej obejmującej np. przebudowę drogi krajowej czy wojewódzkiej. Wówczas zakres przebudowy np. drogi krajowej musi wynikać z budowy drogi gminnej. Reasumując należy wyjaśnić, iż zgodnie z doprecyzowanym przepisem, z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID występować będzie zarządca drogi właściwy dla danej inwestycji „główny”.</p> <p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>3) UWAGA UWZGLĘDNIONA Odnosząc się do kwestii możliwości zrzeczenia się odszkodowania, uprzejmie wyjaśniam, iż przepis ten został uszczegółowiony. Zgodnie z projektem ustawy, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, przejęte pod realizację danej inwestycji, w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie o zrzeczeniu się odszkodowania składa się do organu właściwego do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zrzec się odszkodowania będzie można zarówno przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – wówczas postępowania nie wszczynają się, w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza</p>
--	--	--

		<p>zakresie budowli przeciwpowodziowych, proponuję ponadto: w zmianach do ustawy z dnia 18 lipca 2001r. – <i>Prawo wodne</i> (Dz. U. z 2012r., poz. 145 z późn. zm.) wydłużenie terminu wygaśnięcia pozwolenia wodnoprawnego do 8 lat od dnia, w którym pozwolenie wodno prawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne również w odniesieniu do przedsięwzięć w zakresie budowli przeciwpowodziowych (dodawany ust 4 w art. 135 <i>Prawa wodnego</i>), w zmianach do ustawy z dnia 3 października 2008r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (Dz. U. z 2013r. poz. 1235, z późn. zm.) wydłużenie terminu na złożenie wniosku o wydanie decyzji do 8 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna również dla decyzji wymienionych w art. 72 ust 1 pkt 18 przedmiotowej ustawy t.j. decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 8 lipca 2010r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (dodawany ust 4c w art. 72 ustawy <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i>).</p>	<p>się, jak również po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wówczas wygasza się.</p> <p>Jednocześnie odnosząc się zaproponowanych zmian do <i>ustawy Prawo wodne</i> w zakresie budowli przeciwpowodziowych, uprzejmie wyjaśniam, iż propozycja nie została uwzględniona z uwagi na fakt, iż jest to propozycja nowych zmian w zakresie przepisów środowiskowych zatem musiałaby zostać uzgodniona z resortem środowiska jako właściwym w zakresie zmiany przepisów zarówno <i>ustawy Prawa wodnego</i> jak i <i>ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i></p>
9	<p>WOJEWODA PODKARPACKI</p>	<p>1) W art. 11f ust.1 pkt 8 lit. i ograniczenie w korzystaniu winno dotyczyć (poza wskazanymi w projekcie zmiany lit.b, e-h) również lit. c.</p> <p>Zdarza się bowiem, że teren inwestycji dotyczy części nieruchomości, przy czym linia rozgraniczająca poprowadzona jest w taki sposób, że obejmuje także część budynku, który w całości przeznaczony jest do rozbiórki (nie ma zatem potrzeby dokonywanie podziału „po ścianach obiektu”, który i tak będzie rozebrany, a w wyniku takiego podziału – tj. po budynku, w dyspozycji dotychczasowego właściciela pozostaje regularna i większa część nieruchomości). Dla wykonania rozbiórki budynku na tej części działki, która znajduje się poza liniami rozgraniczającymi konieczne jest obecnie uzyskanie zgody jej właściciela, co nie zawsze jest możliwe. Zasadnym wydaje się zatem, by także dla realizacji tego typu robót możliwe było ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.</p> <p>2) W treści art. 11f ust. 3 w propozycji zmiany pominięto</p>	<p>1) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p>

		<p>potrzebę przesyłania zawiadomienia także starostom, co jest konsekwencją zmiany art. 11a ust. 2.</p> <p>3) W art. 3 projektu ustawy dotyczącym zmian w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - pkt 1 należy uzupełnić o wskazanie ustępu z art. 72, którego dotyczy zmiana. Prawdopodobnie chodzi o ust. 2 art. 72.</p> <p>4) Proponuję poszerzenie zmian w ustawie o dodatkową regulację (np. jako art. 11i ust.3) o treść: „Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Przepis art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.” Powyższe pozwoliłoby na zmianę decyzji zrid także poza ustalonymi liniami rozgraniczającymi, co obecnie w oparciu o Prawo budowlane i art. 36a nie jest możliwe.</p>	<p>3) Uwaga redakcyjna dotycząca art. 3 <i>projektu ustawy</i> z uwagi na zmianę brzmienia przepisu stała się bezprzedmiotowa.</p> <p>4) UWAGA UWZGLĘDNIONA Proponuje się dodanie w art. 11f nowego ust. 8 w brzmieniu: <i>8. Do zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się odpowiednio art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.”;</i></p>
10.	WOJEWODA PODLASKI	<p>1) Przedłożony projekt w art. 11b ust.1 zakłada, iż właściwy zarządca drogi składa wniosek, o którym mowa w art. 11a ust.1, po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii. Wniosek o wydanie opinii zawiera elementy, o których mowa w art. 11d ust.1 pkt1,2 i 4, natomiast w art. 11d ust1 – po pkt 4 dodaje się pkt 4a w następującym brzmieniu, iż uzgodnienie z innym zarządcą drogi albo porozumienie, o którym mowa w art. 19 ust.4 ustawy z dnia 21 marca 10985r o drogach publicznych, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii.</p> <p>Z obu tych zapisów wynika, iż przedłożony projekt zawiera rozstrzygnięcia, nakładające na właściwego zarządcę drogi obowiązek załączenia do wniosku dwóch różnych dokumentów. Z projektu art. 11 b ust.1 wynika, iż wnioskodawca zobowiązany jest załączyć opinię właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii, natomiast z art11d ust.1 pkt 4a wynika, iż właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii ma obowiązek załączenia również uzgodnienia z innym zarządcą drogi albo</p>	1) PROJEKTOWANA W ART. 11D UST. 1 PKT 4A ZMIANA ZOSTAŁA WYCOFANA

		<p>porozumienie, o którym mowa w art. 19 ust.4 ustawy z dnia 21 marca 10985r o drogach publicznych.</p> <p>Zwrócić należy uwagę, że o ile opinia załączona do wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie wiąże organu właściwego do wydania tej decyzji, to w przypadku gdy wnioskodawca przedłoży do wniosku negatywne uzgodnienie z innym zarządcą drogi, organ takim uzgodnieniem jest związany, co wynika z orzecznictwa sądowno-administracyjnego tj.(wyrok NSA z dnia 21 września 2012 - II OSK 882/11. Z wyroku tego wynika jednoznacznie, iż „dopóki postanowienie uzgodnieniowe nie zostanie w odpowiednim trybie wyeliminowane z obrotu prawnego i w jego miejsce nie zostanie podjęte inne, wiąże ono organ prowadzący postępowanie główne, a wad proceduralnych jakimi dotknięte jest postępowanie uzgodnieniowe nie można rozciągać na postępowanie główne, zaś wadliwość postępowania uzgodnieniowego może być wyłącznie przedmiotem oceny w postępowaniu nakierowanym na wzruszenie wydanego w nim aktu”.</p> <p>2) Przedłożony projekt zmienia brzmienie ust. 5 w art. 11d oraz brzmienie ust. 3 w art. 11f, W art. 11d ust. 5 wskazuje się, że o wszczęciu postępowania pozostałe strony zawiadamiane są w drodze obwieszczeń m.in., na stronach internetowych gmin. Natomiast w art. 11 f ust. 3 wskazane zostało, że o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pozostałe strony zawiadamiane są w drodze obwieszczeń w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów (urząd wojewódzki lub starostwo powiatowe i urzędy gmin właściwe ze względu na przebieg drogi). W powyższych zapisach nastąpiła rozbieżność w kwestii dotyczącej miejsca publikacji zawiadamiania stron w drodze obwieszczeń.</p> <p>3) Ponadto w art. 11 f ust. 3 wskazuje się tylko, że w przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysyła się wojewodom, natomiast brak jest wskazania dotyczącego zawiadomienia starosty</p>	<p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA Przepis dotyczący zawiadamiania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID został preredagowany poprzez zastąpienie wyrazów „na stronach internetowych” sformułowaniem „w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów”.</p> <p>3) UWAGA UWZGLĘDNIONA Uzupełniono regulację dotycząco wysyłania zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID o starostę, na którego obszarze właściwości znajduje się część terenu objętego wnioskiem o wydanie tej decyzji.</p>
11.	WOJEWODA POMORSKI	<p>1) Art. 11f ust. 1 pkt 8 ppkt f: - po zmianie w projekcie nowelizacji: „obowiązku budowy lub przebudowy urządzeń melioracji szczegółowych,”</p>	<p>1) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA, WYJAŚNIENIA MIR: Odnosząc się do propozycji rozszerzenia katalogu obligatoryjnych elementów decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzja ZRID) o</p>

Jako bardzo cenne należy uznać rozszerzenie zakresu robót budowlanych określonych w pkt 8 proponowanej zmiany ustawy, jednakże z doświadczeń związanych z prowadzeniem postępowań administracyjnych dot. zgody na realizację inwestycji drogowej wynika konieczność rozszerzenia zakresu tej zgody także poprzez umożliwienie budowy lub przebudowy: dróg wewnętrznych, placów manewrowych, miejsc postojowych, ogrodzeń, miejsca gromadzenia odpadów itp., jeżeli potrzeba ich „odtworzenia w nowym miejscu” wynika z planowanej rozbudowy/budowy drogi.

W dużym stopniu ułatwiło i przyspieszyło to proces „odtworzenia” tych obiektów budowlanych w ramach prowadzonej inwestycji drogowej, znacząco ograniczając konflikty związane z zajmowaniem terenów zabudowanych takimi obiektami.

W związku z powyższym właściwszy byłby zapis np.:

„Art. 11f ust. 1 pkt 8 ppkt f) obowiązku budowy lub przebudowy urządzeń melioracji szczegółowych oraz innych obiektów budowlanych, których konieczność budowy lub przebudowy wynika z budowy lub przebudowy drogi objętej wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.”

2) Art. 12 ust. 2:

- obecnie: „Linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.

- po zmianie w projekcie nowelizacji: „Linie, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 2, stanowią linie podziału nieruchomości.”

Zbliżone w brzmieniu zapisy funkcjonują także w innych obowiązujących obecnie specustawach będąc źródłem poważnych wątpliwości interpretacyjnych. W oparciu o doświadczenia związane z funkcjonowaniem w/w ustaw oraz wypracowaną linią orzecniczą należy wskazać, iż obecnie przyjęta została „restrykcyjna” zasada interpretacji tego zapisu - uznająca, że linie rozgraniczające obszar inwestycji muszą przebiegać po istniejącej granicy działki albo stanowić linię podziału nieruchomości przez którą przebiegają (nawet mimo braku takiej potrzeby i woli inwestora). Jest to szczególnie istotne ponieważ dotychczas bardzo często granice

drogi wewnętrzne, place manewrowe, ogrodzenia czy też miejsca gromadzenia odpadów uprzejmie wyjaśniam, iż zgodnie z art. 11i ust. 1 *specustawy* w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy *ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane*, z wyjątkiem art. 28 ust. 2. Zastosowanie znajduje zatem art. 5 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane*, w myśl którego obiekt budowlany 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, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in. poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż za nieruchomości przejęte pod realizację drogi publicznej przysługuje odszkodowanie. Zaś żaden przepis *specustawy* czy też ustawy o drogach publicznych nie nakłada na inwestora obowiązku odtworzenia w nowym miejscu placów manewrowych, miejsc postojowych czy też miejsc gromadzenia odpadów.

2) UWAGA UWZGLĘDNIONA

W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości w zakresie projektowanego przepisu dotyczącego konieczności dołączenia do wniosku o wydanie decyzji ZRID uzgodnienia z innym zarządcą drogi albo porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii (art. 11d ust. 1 pkt 4a), resort infrastruktury i rozwoju rezygnuje z wprowadzania tej zmiany.

Odnosząc się natomiast do problematyki linii rozgraniczających, uprzejmie wyjaśniam, iż w art. 11f w ust. 1 proponuje się nadanie nowego brzmienia pkt 2, zgodnie, z którym decyzja ZRID zawierać ma w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych, w przypadku gdy wniosek o wydanie tej decyzji zawiera określenie granic tych pasów. Ponadto proponuje się w art. 11d *specustawy* dodać w ust. 1 pkt 3a i 3b zgodnie z którymi wniosek o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej

		<p>wniosku przebiegały przez istniejące działki bez wskazywania chęci dokonania ich podziału. Zgodnie z zapisami art. 11d ust. 1 inwestor we wniosku zobowiązany jest bowiem wskazać teren niezbędny dla obiektów budowlanych, a przebieg "linii rozgraniczających obszar inwestycji" wskazuje w decyzji właściwy organ (w oparciu o przedłożone przez inwestora granice). Prowadzi to do konieczności wymuszania na wnioskodawcy, bez wyraźnej podstawy prawnej, specjalnej formy oznaczeń graficznych osobno zakreślających przebieg "linii rozgraniczających obszar inwestycji" oraz teren niezbędny dla planowanej inwestycji, dla którego nie jest konieczne dokonanie podziału nieruchomości.</p> <p>Przy czym art. 11f ust. 1 nie przewiduje wyznaczania przez organ innych linii niż "linia rozgraniczająca obszar inwestycji" co dodatkowo wzbudza wątpliwości w zakresie poprawności przyjętego obecnie trybu postępowania.</p> <p>Jest to szczególnie widoczne przy obejmowaniu wnioskiem działek, które mimo że nie są przewidziane do przejścia to jednak inwestor wnosi o udzielenie zezwolenia na zakładanie (budowę) na nich np. infrastruktury liniowej.</p> <p>Konieczność obejmowania wnioskiem całych nieruchomości (np. dużych działek: rolnych, drogowych, leśnych, wodnych itd.) powoduje nienaturalny i bezcelowy rozrost obszaru objętego wnioskiem. Poza dodatkowymi kosztami po stronie inwestora (np. dot. opracowania map i analiz) powodować to może również niepokój właścicieli nieruchomości realnie oddalonych od planowanej inwestycji albo wręcz obejmowanie wnioskiem obszarów objętych różnymi formami ochrony, mimo braku takiej potrzeby – powodując dodatkowe protesty i problemy proceduralne.</p> <p>W związku z powyższym właściwszy byłby zapis np.: „Art. 12 ust. 2 Linie, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 2, w zakresie wskazanym w art. 11d ust. 1 pkt 3, stanowią linie podziału nieruchomości.”</p>	<p>jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.</p>
12.	WOJEWODA ŚLĄSKI	<p>1) art. 11a ust. 1 proponuję dodać: „projektowanych” <i>„1. Wojewoda w odniesieniu do projektowanych dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta, wykonujący zadania zlecone z zakresu administracji rządowej, w odniesieniu do projektowanych dróg powiatowych i gminnych wydają decyzję o zezwoleniu na realizację</i></p>	<p>1) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA – WYJAŚNIENIA MIR: W opinii resortu infrastruktury i rozwoju nie ma konieczności precyzowania obowiązującego art. 11a ust. 1 <i>specustawy</i>. Zaliczenie drogi do określonej kategorii stanowi niejako "zwieńczenie" zrealizowanej już (faktycznie) inwestycji drogowej. Nie może być zatem jednocześnie warunkiem</p>

	<p><i>inwestycji drogowej na wniosek właściwego zarządcy drogi.</i> Uzasadnienie: Z uwagi na fakt, że zgodnie z art.1 specustawy drogowej określa ona zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ze zm.), uzasadnionym wydaje się dodanie słowa „projektowanych” dróg albowiem orzecznictwo sądów administracyjnych jest w tym zakresie bardzo rozbieżne. Zdaniem sądów administracyjnych niniejsza ustawa ma zastosowanie jedynie do istniejących dróg publicznych rozumianych zgodnie z definicją legalną zawartą w ustawie o drogach publicznych.</p> <p>2) Należy doprecyzować brzmienie art.11a ust.2 poprzez wskazanie czy przedmiotowa zasada będzie miała również zastosowanie w przypadku gdy inwestycja drogowa znajduje się w granicach jednego województwa a ze względu na kategorię dróg dochodzi do podziału kompetencji Uzasadnienie: W przedmiotowym ustępie należałoby również dookreślić, że takie rozwiązanie będzie również obowiązywać w przypadku gdy inwestycja drogowa znajduje się w granicach jednego województwa, ale ze względu na kategorię budowanych dróg następuje nakładanie się kompetencji dwóch organów wojewody i starosty np. przy budowie drogi gminnej rozbudowywany jest odcinek drogi krajowej. W dotychczasowym stanie prawnym koniecznym było składanie dwóch osobnych wniosków do właściwych organów np. do starosty w zakresie budowanej drogi gminnej i do wojewody dla rozbudowy ronda drogi krajowej krzyżującego się z tą inwestycją.</p> <p>3) Wyjaśnić wątpliwości związane z art. 11b Uzasadnienie: Z uzasadnienia do zmiany specustawy drogowej wynika, iż przepis ten ma na celu jak najlepsze poinformowanie władz lokalnych, podczas gdy z nowego brzmienia tego przepisu usunięto jako organy właściwe do opiniowania zarząd województwa, zarząd powiatu oraz wójt (burmistrza, prezydenta miasta).</p>	<p>stosowania ustawy, która reguluje właśnie tryb przeprowadzania m.in. nowych inwestycji drogowych w zakresie dróg publicznych (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 13 sierpnia 2014 r. – sygn. akt II SA/Po 312/14). Specustawę stosuje się do każdego procesu inwestycyjnego dotyczącego obiektów docelowo mających uzyskać status (kwalifikację) dróg publicznych. Przyjęcie stanowiska przeciwnego, to jest ograniczenie zastosowania tej ustawy jedynie do inwestycji na drogach zaliczonych do określonej kategorii drogi, powodowałoby, że w praktyce ustawa mogłaby mieć zastosowanie tylko do rozbudowy dróg już istniejących.</p> <p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA Proponuje się dodanie przepisu zgodnie, z którym wojewoda bądź starosta wydaje decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzję ZRID) dla całej inwestycji w zakresie dróg publicznych w tym dla robót budowlanych związanych z realizacją tej inwestycji tzn. robót budowlanych, o których mowa w art. 11f ust. 1 <i>specustawy</i>. Zatem wojewoda będzie wydawał decyzję ZRID obejmującą również budowę lub przebudowę dróg powiatowych i gminnych, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń melioracyjnych, jeżeli wykonanie tych robót budowlanych zostało spowodowane i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamierzenia budowlanego objętego decyzją ZRID. Podobnie starosta będzie wydawał decyzje ZRID dotyczące budowy drogi gminnej obejmujące np. przebudowę drogi krajowej czy wojewódzkiej. Wówczas zakres przebudowy np. drogi krajowej musi wynikać z budowy drogi gminnej. Reasumując należy wyjaśnić, iż zgodnie z proponowanym doprecyzowaniem przepisu, z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID występować będzie zarządca drogi właściwy dla danej inwestycji „główniej”.</p> <p>3) WYJAŚNIENIA MIR: Odnosząc się do uwagi dotyczącej art. 11b ust. 1 <i>specustawy</i>, uprzejmie wyjaśniam, iż obecne brzmienie tego przepisu odnosi się również do zarządu województwa i zarządu powiatu, który ma wydać opinie w zakresie wniosku o wydanie decyzji ZRID, przy czym termin na wydanie tej opinii pozostał taki sam jak jest to obecnie tzn. 14 dni. W projektowanej zmianie polegającej na wskazaniu, iż to właściwy zarządca drogi innej kategorii będzie wydawał opinię ograniczono zakres wypowiedzania się organu jedynie w zakresie zadań</p>
--	--	--

	<p>4) W art. 11 d ust. 1 pkt. 1 dodać <i>„1) mapę w skali co najmniej 1:5000 przedstawiającą proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu wraz zaznaczeniem linii rozgraniczających teren inwestycji w tym linie pasa drogowego”</i> Uzasadnienie: Art.11 f. stanowi, iż decyzja określa linie rozgraniczające teren inwestycji, konsekwencją zatem tego winno być skorelowanie załączników do wniosku z załącznikami do decyzji ZRID. Doprecyzować brzmienie art. 11f, ust. 1, pkt 2 w związku z projektowanym brzmieniem art. 12 ust. 2 tj. Uzasadnienie: Zgodnie z nowym brzmieniem w art. 11f ust. 1 pkt 2 decyzja ZRID określa linie rozgraniczające teren, w tym określa granice pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem zawartym z innym zarządcą drogi. Rodzi się zatem pytanie czy w liniach rozgraniczających teren inwestycji znajdują się również tereny przeznaczone do tzw. czasowego zajęcia niezbędnego do częściowego i czasowego zajęcia ze względu na konieczność budowy/przebudowy infrastruktury technicznej zjazdów etc. Z drugiej strony nowe brzmienie art. 12 ust. 2 stanowi, że linie te stanowią linie podziału, co może prowadzić do błędnej interpretacji, iż podziałowi podlegają również nieruchomości przeznaczone pod tzw. czasowe zajęcia. Proponuję rozróżnienie linii rozgraniczających terenu inwestycji od linii rozgraniczających pas drogowy.</p> <p>Doprecyzować brzmienie art. 11f, w ust. 1, pkt 8 lit. i w związku z lit. g Doprecyzować brzmienie w art. 12: <i>„2. Linie, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 2, stanowią linie</i></p>	<p>zarządcy drogi, który jest podmiotem bezpośrednio zainteresowanym rozwojem sieci drogowej w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w jego zarządzie. Należy bowiem pamiętać, iż przepisy <i>specustawy</i> mają na celu usprawnienie procedur związanych z realizacją inwestycji drogowych. Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> zostanie w omawianym zakresie odpowiednio uszczegółowione.</p> <p>4) WYJASNIENIA MIR: W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości w zakresie projektowanego przepisu dotyczącego konieczności dołączania do wniosku o wydanie decyzji ZRID uzgodnienia z innym zarządcą drogi albo porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii (art.11d ust. 1 pkt 4a), resort infrastruktury i rozwoju rezygnuje z wprowadzania tej zmiany.</p> <p>Odnosząc się natomiast do problematyki linii rozgraniczających, uprzejmie wyjaśniam, iż w art. 11f w ust. 1 proponuje się nadanie nowego brzmienia pkt 2, zgodnie, z którym decyzja ZRID zawierać ma w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych, w przypadku gdy wniosek o wydanie tej decyzji zawiera określenie granic tych pasów. Ponadto proponuje się w art. 11d <i>specustawy</i> dodać w ust. 1 pkt 3a i 3b zgodnie z którymi wniosek o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.</p> <p>Natomiast w zakresie wątpliwości dotyczącej możliwości wybudowania drogi publicznej na „ograniczonej” nieruchomości należy wyjaśnić, iż nie w każdym przypadku budowy drogi publicznej następuje przejście własności nieruchomości np. budowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową czy też budowa drogi publicznej w tunelu. Ponadto wskazane w projektowanym art. 11f ust. 1 pkt 8 lit i <i>specustawy</i> ograniczenie ma służyć również zajęciu czasowemu terenu sąsiedniego w związku z budową inwestycji „główniej” lub też budową czy przebudową dróg innych kategorii.</p> <p>Jednocześnie informuje, iż proponuje się w art. 11d <i>specustawy</i> dodać w ust.</p>
--	--	--

	<p><i>podziału nieruchomości.”,</i></p> <p>Doprecyzować brzmienie art. 12 ust. 3 <i>„3) własnością Skarbu Państwa albo odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego zgodnie z uzgodnieniem albo porozumieniem, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 4a.”</i></p> <p>Uzasadnienie : Obecne brzmienie może rodzić wątpliwości czy jedną decyzją będzie można przenieść nieruchomości na rzecz SP oraz JST oraz czy przedmiotowe porozumienie może kształtować własność nieruchomości znajdujących się pasie dróg poszczególnych kategorii w sposób odmienny od zasady własności uregulowanej w przepisach ustawy o drogach publicznych .</p> <p>Ogólna uwaga do art. 12 ust. 4. Projekt zmian w specustawie został przygotowany z myślą u zapewnieniu sprawnej realizacji drogowej. W związku z powyższym można w tym przepisie rozważyć możliwość zastosowania regulacji stosowanych np. w specustawie powodziowej, a dotyczących możliwości uzgodnienia wysokości odszkodowania. W celu przyspieszenia wypłat odszkodowań można wprowadzić przepis, na podstawie którego podmiot zobowiązany do ich wypłaty, zostałby również zobligowany do wykonania operatów szacunkowych na potrzeby uzgodnień. Jeżeli nie doszłoby do uzgodnień w określonym terminie operaty sporządzone na ten cel zostałyby przekazane do organu orzekającego o odszkodowaniu.</p> <p>5) W art. 11 d proponuję dodać punkt 4 b o brzmieniu „aktualne na dzień składania wniosku wypisy z ewidencji gruntów” Uzasadnienie:W chwili obecnej brak jest podstawy prawnej aby wzywać inwestora o aktualną ewidencję gruntów, w związku z powyższym organy właściwe do wydawania decyzji ZRID spotykają się z oporem inwestorów do dostarczania takiej ewidencji. Bardzo często ewidencja gruntów umieszczona w części formalnej projektu budowlanego jest nieaktualna. Co istotne aktualny wypis z ewidencji gruntów jest niezbędny do określenia adresatów zawiadomień o wszczęciu postępowania i wydaniu decyzji ZRID</p>	<p>1 pkt 3a i 3b zgodnie, z którymi wniosek o wydanie decyzji ZRID ma określać zarówno nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, jak również nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.</p> <p>5) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Propozycja dodania przepisu zgodnie, z którym inwestor ma złożyć aktualne na dzień składania wniosku wypisy z ewidencji gruntów nie została uwzględniona. W opinii resortu infrastruktury i rozwoju nałożenie na inwestora takiego obowiązku prowadziłoby do sytuacji podwójnego występowania inwestora o wypis z ewidencji gruntów zarówno na etapie prowadzenia prac projektowych jak i na etapie samego składania wniosku o wydanie decyzji ZRID, co wiąże się z ponoszeniem przez inwestora podwójnych kosztów z tym związanych.</p>
--	--	---

	<p>6) W art. 11f ust. 3 dodać „bądź starostom” , zmienić „nieruchomości” na „terenu” <i>„3. (...) W przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysyła się wojewodom bądź starostom, na których obszarze właściwości znajduje się część nieruchomości terenu objętej wnioskiem o wydanie tej decyzji. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne”</i> Uzasadnienie: Dodanie starosty do adresatów zawiadomień wydaje się niezbędnym z uwagi na nowe brzmienie art. 11a ust. 2 . Zamiana słowa nieruchomości na teren wydaje się być oczywistą konsekwencją zmiany wprowadzonej w 11a ust. 2 .</p> <p>7) proponuję zmienić art. 12 ust. 4b w następujący sposób : <i>„4b 1. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje się w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji stała się ostateczna</i> <i>2. Od decyzji o ustaleniu odszkodowania stronie służy odwołanie do organu wyższego stopnia, którym jest:</i> <i>1) wojewoda w przypadku wydania decyzji przez starostę;</i> <i>2) minister właściwy do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa w przypadku wydania decyzji przez wojewodę.</i> <i>d) dodaje się ust. 7 w brzmieniu</i> <i>„7. 1. Organy działające w imieniu Skarbu Państwa i jednostki samorządu terytorialnego mogą zrzec się odszkodowania w formie pisemnej pod rygorem nieważności”</i> <i>2. Jeżeli w terminie 2 miesięcy od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji stała się ostateczna albo w terminie 2 miesięcy od dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 12 ust. 4g, nie dojdzie do zrzeczenia się odszkodowania, o którym mowa w ust. 1, postępowania odszkodowawczego nie prowadzi się.</i></p> <p>8) w art. 18: ust. 1e proponuję zmienić <i>„W przypadku, w którym dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie,</i></p>	<p>6) UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p> <p>7) UWAGA UWZGLĘDNIONA. Przepis ten został uszczegółowiony. Zgodnie z projektem ustawy, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, przejęte pod realizację danej inwestycji, w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie o zrzeczeniu się odszkodowania składa się do organu właściwego do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zrzec się odszkodowania będzie można zarówno przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – wówczas postępowania nie wszczyna się, w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się, jak również po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wówczas wygasza się.</p> <p>Natomiast w opinii resortu infrastruktury i rozwoju nie ma konieczności tworzenia dodatkowego przepisu wskazującego organy wyższego stopnia, do których służy stronie odwołanie od decyzji o ustaleniu odszkodowania. Nie były zgłaszane w tym zakresie żadne wątpliwości interpretacyjne.</p> <p>8) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA w związku z brakiem uzasadnienia propozycji. W opinii resortu infrastruktury proponowana zmiana nie jest konieczna do prawidłowego stosowania tego przepisu.</p>
--	---	---

		<p><i>lecz nie później niż w terminie 30 dni od dnia:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z rygiem natychmiastowej wykonalności, 2. doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygiem natychmiastowej wykonalności albo 3. w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna, <p>wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości prawa własności nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.</p> <p>9) proponuję dodać artykuł w brzmieniu :</p> <p><i>„1. Do postępowania w sprawie o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się art. 155 kpa</i></p> <p><i>2. Ostateczna decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może być w każdym czasie uchylona lub zmieniona przez organ, który ją wydał na wniosek właściwego zarządcy drogi.</i></p> <p>Uzasadnienie :</p> <p>Obecnie dokonanie zmiany decyzji „zridowskiej” jest możliwe jedynie w oparciu o art. 155 kpa, co rodzi wiele problemów faktycznych i interpretacyjnych. Zdarza się, że wnioskodawca do wniosku nie wykazał wszystkich niezbędnych mu do celów inwestycji nieruchomości. Taka sytuacja uniemożliwia późniejszą zmianę decyzji poprzez „dodanie kolejnych nieruchomości” .</p> <p>Druga sytuacja dotyczy konieczności zmiany decyzji w zakresie części jedynie nieruchomości objętych decyzją pierwotną. Wówczas rodzi się pytanie czy zgoda jest wymagana od wszystkich stron postępowania pierwotnego czy tylko od stron postępowania których dana zmiana dotyczy . Z uwagi na specyfikę postępowania w sprawie decyzji ZRID gdzie co do zasady nie wymaga się zgody stron</p>	<p>9) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>Proponuje się dodać nowy ust. 8, zgodnie z którym do zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się odpowiednio art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.</p>
13	WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI	<p>1. Wydaje się zasadne pozostawienie w art. 11b ust. 1 obowiązku uzyskania opinii wójta (burmistrza, prezydenta miasta) jako reprezentanta społeczności lokalnej i organu odpowiedzialnego za planowanie i zagospodarowanie przestrzenne gminy. Ponadto w przypadku kiedy planowana inwestycja krzyżuje się z drogami</p>	<p>1) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>Odnosząc się do uwagi dotyczącej art. 11b ust. 1 <i>specustawy</i> uprzejmie informuję, iż przepis ten dotyczy obowiązku dołączania do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID) opinii właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii.</p>

	<p>innych kategorii, wnioskodawca musi uzyskać opinię właściwego zarządcy drogi z art. 11b oraz uzgodnienie (porozumienie) z właściwym zarządcą drogi z art. 11d ust. 1 pkt 4a projektu ustawy, co wydaje się niepotrzebnym dublowaniem dokumentów.</p> <p>2. Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i) projektu ustawy nakazuje określenie „ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązków, o których mowa w lit. b, e-h”.</p> <p>W projekcie zmian do specustawy brak jest rozróżnienia sposobu ograniczenia korzystania z nieruchomości w przypadku przebudowy lub budowy zjazdów, dróg innych kategorii, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń melioracji szczegółowych. Wydaje się zasadne wprowadzenie odrębnych ograniczeń - tylko na czas budowy zjazdów oraz na czas budowy i korzystania z nieruchomości w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii sieci uzbrojenia terenu.</p> <p>3. Zapis art. 11d ust. 1 pkt 4a projektu ustawy wskazuje, że uzgodnienie (porozumienie) z innymi zarządcami dróg jest obligatoryjnym elementem wniosku o wydanie decyzji. Wobec tego projektowany przepis art. 11f ust 1 pkt 8 lit. g) stanie się przepisem martwym, ponieważ inwestor musi podpisać uzgodnienie (porozumienie) na przebudowę/budowę dróg innych kategorii z właściwym zarządcą (wraz ze sposobem przejęcia nieruchomości na ten cel, a co za tym idzie: podziałem obowiązków dot. dalszego utrzymania tych dróg) i tym samym art. 11f ust 1 pkt 8 lit. g) stanie się niepotrzebny.</p> <p>4. Należy zaznaczyć, że przepis art. 11d ust. 1 pkt 4a projektu ustawy nie jest wiążący dla zarządców dróg innych kategorii i wnioskodawca może nie uzyskać takiego uzgodnienia</p>	<p>Projektowany przepis odnosi się do konieczności uzyskania opinii wszystkich innych zarządców dróg, którzy terytorialnie są właściwi w przypadku realizacji danej inwestycji drogowej. Będzie to zatem dotyczyło zarówno tych zarządców dróg, których drogi będą się krzyżowały z realizowaną inwestycją drogową, jak i tych zarządców na terenie których (np. gminy/powiatu/województwa) dana inwestycja ma przebiegać. Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> w tym zakresie zostanie odpowiednio uszczegółowione. Propozycja opiniowania przez właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii ma na celu wyrażenie opinii przez podmioty bezpośrednio zainteresowane rozwojem sieci drogowej, w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w ich zarządzie.</p> <p>2) UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</p> <p>W opinii resortu infrastruktury i rozwoju, nie ma konieczności wprowadzania odrębnych regulacji dotyczących ograniczeń w korzystaniu z sąsiednich nieruchomości dla realizacji obowiązków np. w zakresie budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu czy też zjazdów, różnicując je na ograniczenia na czas budowy np. sieci uzbrojenia terenu oraz na czas korzystania z nieruchomości w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii. W decyzji ZRID należy zatem określić również obowiązek właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości sąsiednich w zakresie wynikającym z nałożonych na inwestora w tej decyzji obowiązków. Ponadto należy zauważyć, iż w tym zakresie znajdują odpowiednie zastosowanie przepisy <i>ustawy o gospodarce nieruchomościami</i>, nie ma zatem potrzeby powielania regulacji prawnych.</p> <p>3-5) PROJEKTOWANA W ART. 11D UST. 1 PKT 4A ZMIANA ZOSTAŁA WYCOFANA jak również dalsze przepisy z tą zmianą związane.</p>
--	---	--

(porozumienia). Wobec tego uzgodnienie (porozumienie) nie powinno być niezbędnym elementem wniosku. W przypadku braku takiego uzgodnienia (porozumienia) będziemy mieli do czynienia z brakiem formalnym wniosku.

5. Nieznana jest forma uzgodnienia (porozumienia), o którym mowa w art. 11d ust. 1 pkt 4a, co powoduje, że niejasne jest określenie linii rozgraniczających, w tym określenie granic pasów drogowych, zgodnie z art. 11f ust.1 pkt 2 w związku z art. 12 ust. 4 pkt 3 specustawy. Uzgodnienie takie musi zawierać wykaz nieruchomości, które staną się własnością Skarbu Państwa albo odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego, stosownie do art. 12 ust. 4 pkt 3 oraz określenie granic pasów drogowych stosownie do art. 11f ust 1 pkt 2 specustawy.

6. Brak konsekwencji w procedurach zawiadamiania stron w sprawie wszczęcia postępowania, wydania decyzji ZRID oraz zawiadamiania o wszczęciu postępowania i doręczeń decyzji (postanowień) wydanych w trybach nadzwyczajnych – art. 1 pkt 3) lit. b), art. 1 pkt 4) lit. d) i lit. e) projektu ustawy o zmianie specustawy. Autorzy rozróżniają inny rodzaj publikatora elektronicznego dla zawiadomień o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID (strony internetowe gmin właściwych ze względu na przebieg drogi), inny zaś do zawiadomień o wydaniu decyzji ZRID oraz o wszczęciu postępowania i doręczeń decyzji (postanowień) wydanych w trybach nadzwyczajnych (urzędowe publikatory teleinformatyczne – BIP gmin właściwych ze względu na przebieg drogi). Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia we współpracy z jst na poziomie gmin należy się spodziewać licznych pomyłek w publikacji zawiadomień w formie elektronicznej. Może to skutkować zarzutami stron co do poprawności prowadzonego postępowania administracyjnego. Ponadto zdarzają się przypadki, gdy gminy posiadają jedynie urzędowy publikator teleinformatyczny – BIP, a nie posiadają „własnej” strony internetowej. Wskazane zatem jest przyjęcie w projekcie ustawy o zmianie specustawy jednego rodzaju publikatora.

7. Dodatkowo nieracjonalne wydaje się zawiadamianie wszystkich dotychczasowych właścicieli i użytkowników działek o czynnościach administracyjnych podejmowanych w trybach nadzwyczajnych.

6) UWAGA UWZGLĘDNIONA

Przepis dotyczący zawiadamiania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID został przeredagowany poprzez zastąpienie wyrazów „na stronach internetowych” sformułowaniem „w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów”.

7) WYJASNIENIA MIR:

W kwestii czynności administracyjnych podejmowanych w trybach nadzwyczajnych (nowy ust. 7 w art. 11f) należy wyjaśnić, iż dotychczasowi

	<p>Dotychczasowi właściciele lub użytkownicy wieczyści działek, tracą tytuł prawny do nieruchomości z chwilą uzyskania waloru ostateczności decyzji ZRID. Wobec tego status strony postępowania nadzwyczajnego musi być ustalony indywidualnie dla każdego uczestnika.</p> <p>8. W art. 12 projektowanej ustawy ust. 7 wymaga przeredagowania przede wszystkim spójnik „i” należy zastąpić spójnikiem „lub”, bo organy działające w imieniu Skarbu Państwa nie będą jednocześnie występowały w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, a tak należałoby rozumieć proponowane brzmienie tego ustępu. Ponadto w naszej ocenie możliwość zrzeczenia się odszkodowania winna być przewidziana przed wydaniem decyzji zrid.</p> <p>9. W art 19 ust. 1 – proponuje się wprowadzić zasadę, że wygaśnięcie trwałego zarządu nie wymaga wydania przez wojewodę lub starostę odrębnej decyzji natomiast zapis ten otrzymałby następujące brzmienie: „ Z dniem w którym decyzja zrid staje się ostateczna z mocy prawa następuje wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy”.</p> <p>10. W projekcie ustawy o zmianie specustawy wystąpiły błędy redakcyjne (pisarskie): - w art. 1 pkt 4) lit. d) w zdaniu trzecim, po słowie „województwo” winien znaleźć się zapis: „bądź starostom”, - treść art. 3 pkt 1) winna mieć postać: „1) w art. 72 ust. 2: (...)”, nie zaś: „1) w art. 72: (...)” - stosownie do pkt III.</p>	<p>właściciele lub użytkownicy wieczyści powinni być zawiadamiani o wszczęciu postępowań i wydaniu decyzji w trybach nadzwyczajnych. Jednocześnie uprzejmie wyjaśniam, iż w art. 11f <i>specustawy</i> proponuje się dodanie nowego ust. 8, zgodnie z którym, do zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się odpowiednio art. 155 <i>Kodeksu postępowania administracyjnego</i>, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji ZRID.</p> <p>8) UWAGA UWZGLĘDNIONA. W wyniku rozpatrywania zgłoszonych do projektu ustawy uwag przepis ten został uszczegółowiony. Zgodnie z projektem ustawy, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części odszkodowania za nieruchomości, przejęte pod realizację danej inwestycji, w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Oświadczenie o zrzeczeniu się odszkodowania składa się do organu właściwego do wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zrzec się odszkodowania będzie można zarówno przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – wówczas postępowania nie wszczynają się, w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się, jak również po wydaniu decyzji ustalającej odszkodowanie – decyzję wówczas wygasza się.</p> <p>9) UWAGA UWZGLĘDNIONA. Proponuje się nadanie następującego brzmienia: „<i>Z dniem w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej staje się ostateczna z mocy prawa następuje wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem przypadków, gdy trwały zarząd jest ustanowiony na rzecz właściwego zarządcy albo zarządu drogi.</i>”</p> <p>10) Uwagi redakcyjne zostały uwzględnione.</p>
--	---	--

		uzasadnienia.	
14	WOJEWODA WIELKOPOLSKI	<p>1) Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. Zapis „..., po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii.” jest niejednoznaczny, ponieważ z jego literalnego rozumienia może wynikać, że do każdego wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej należy dołączyć opinie wszystkich zarządców dróg, które znajdują się np. na terenie gminy / powiatu, przy czym z uzasadnienia do <i>projektu ustawy</i>, wynika, że mieliby to być wyłącznie zarządcy dróg, których bezpośrednio może dotyczyć projektowana inwestycja.</p> <p>2) Art. 1 pkt 3 lit. b i art. 1 pkt 4 lit. d projektu ustawy. Zapis „..., na których obszarze właściwości znajduje się część <u>nieruchomości</u> objętej wnioskiem o wydanie ...” jest niespójny z proponowanym w art. 1 pkt 1 <i>projektu ustawy</i> zapisem „... na którego obszarze właściwości znajduje się największa część <u>terenu</u> przeznaczanego na realizację inwestycji drogowej.”. Z uzasadnienia do <i>projektu ustawy</i> wynika, że w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych niezbędne jest zastąpienie pojęcia „nieruchomości” określeniem „teren”.</p> <p>3) Art. 1 pkt 4 lit. a tiret drugi projektu ustawy. Zapis punktu 8 lit. e „obowiązku budowy lub przebudowy <u>istniejącej</u> sieci uzbrojenia terenu”. W celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych wskazanym jest usunięcie zapisu „istniejącej”.</p> <p>4) Art. 1 pkt 4 lit. d projektu ustawy. Zapis „... W przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, zawiadomienie to wysła wojewodom, na których obszarze...” jest niespójny z proponowanym w art. 1 pkt 3 lit. b <i>projektu ustawy</i> zapisem „..., o którym mowa w art. 11a ust. 2, wojewodom <u> bądź starostom</u>, na których obszarze...”, co skutkować może tym, że starosta zawiadomiony o wszczęciu</p>	<p>1) WYJASNIENIA MIR: Przepis ten dotyczy obowiązku dołączania do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID) opinii właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii. Projektowany przepis odnosi się do konieczności uzyskania opinii wszystkich innych zarządców dróg, którzy terytorialnie są właściwi. Będzie to zatem dotyczyło zarówno tych zarządców dróg, których drogi będą się krzyżowały z realizowaną inwestycją drogową, jak i tych zarządców na terenie których (gminy/powiatu) dana inwestycja ma przebiegać. Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> w tym zakresie zostanie odpowiednio uszczegółowione. Propozycja opiniowania przez właściwych miejscowo zarządców dróg innych kategorii ma na celu wyrażanie opinii przez podmioty bezpośrednio zainteresowane rozwojem sieci drogowej w tym realizacją dróg położonych w pobliżu lub przecinających drogę będącą w ich zarządzie.</p> <p>2) UWAGA UWZGLĘDNIONA Zastąpiono pojęcia „nieruchomość” określeniem „teren” rozumianym jako obszar przebiegu konkretnej inwestycji drogowej.</p> <p>3) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p> <p>4) UWAGA UWZGLĘDNIONA</p>

	<p>postępowania nie otrzyma najważniejszej informacji, czyli zawiadomienia o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.</p> <p>5) Art. 1 pkt 4 lit. a projektu ustawy. Z uwagi na dodanie przepisu umożliwiającego określenie w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej „linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych dróg zgodnie z uzgodnieniem lub porozumieniem,...” celowym wydaje się rozważenie, czy w zakresie ustalanych pasów drogowych dróg innych kategorii właściwym nie byłoby wprowadzenie stosownych zapisów dotyczących obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu / urządzeń melioracji szczegółowych / zjazdów, których obowiązek budowy i przebudowy wynika wyłącznie z zakresu robót budowlanych dotyczących dróg innych kategorii, tak aby ograniczenia w korzystaniu z niezbędnych nieruchomości były ustalane na rzecz zarządców dróg innych kategorii, a nie zarządcy podstawowej inwestycji drogowej.</p> <p>6) Art. 3 pkt 1 projektu ustawy. Zapis „... w art. 72: a) dodaje się pkt 3 w brzmieniu...” jest niezgodny z konstrukcją obecnego brzmienia art. 72 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), który jest podzielony na ustępy. Zmiana winna być wprowadzona do art. 72 ust. 2, a nie jak podano art. 72.</p> <p>7) Ponadto zwracam uwagę, że w uzasadnieniu do projektu ustawy: - została zawarta informacja, że m.in. ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2009 r. Nr 42, poz. 340 ze zm.) nie zawiera przepisu wygaszającego jej obowiązywanie, a tym samym obowiązuje ona bez jakichkolwiek ograniczeń czasowych w jej stosowaniu, co jest niezgodne z art. 4 tej ustawy, zgodnie z którym wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego można złożyć nie później niż do dnia 31 grudnia 2015 r.; - została zawarta informacja, że projektowane są zmiany w art. 72</p>	<p>5) WYJASNIENIA MIR: W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości w zakresie projektowanego przepisu dotyczącego konieczności dołączania do wniosku o wydanie decyzji ZRID uzgodnienia z innym zarządcą drogi albo porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę drogi innej kategorii (art. 11d ust. 1 pkt 4a), resort infrastruktury i rozwoju rezygnuje z wprowadzania tej zmiany. Odnosząc się natomiast do problematyki linii rozgraniczających, uprzejmie wyjaśniam, iż w art. 11f w ust. 1 proponuje się nadanie nowego brzmienia pkt 2, zgodnie z którym decyzja ZRID zawierać ma w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych, w przypadku gdy wniosek o wydanie tej decyzji zawiera określenie granic tych pasów.</p> <p>6) Odnosząc się do uwagi zgłoszonej do zmian w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, uprzejmie wyjaśniam, iż w wyniku uwzględnienia uwag Ministra Środowiska przepisy zmienianego art. 72 i 155 ww. ustawy uległy zmianie.</p> <p>7) Uzasadnienie projektu ustawy zostało poprawione i uzupełnione zgodnie ze zgłaszanymi uwagami</p>
--	--	--

		ust. 2 pkt 1a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przy czym stosowna zmiana winna zostać wprowadzona w art. 72 ust. 2, poprzez dodanie pkt. 3.	
--	--	--	--



Warszawa, 8 czerwca 2015 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1606.2014 / 10 /DK
dot.: RM-10-54-15 z 01.06.2015 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem
z up. Ministra Spraw Zagranicznych

[Signature]
Podpis: Stanisław
Jędrzejko

Do wiadomości:

Pani Maria Wasiak

Minister Infrastruktury i Rozwoju

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Departament Rady Ministrów

wpłynęło 08 - - - 2015
www.inforlex.pl