

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o drogach publicznych**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191 i 1089) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 po pkt 11a dodaje się pkt 11b w brzmieniu:

„11b) droga o znaczeniu obronnym – droga publiczna lub jej odcinek, wyznaczona w okresie pokoju, przewidziana do wykorzystania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny do wykonywania przewozów istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojusznicznych;”;
- 2) w art. 4a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.”;
- 3) w art. 5 w ust. 1 uchyla się pkt 7;
- 4) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa.”;
- 5) w art. 10 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Pozbawienie drogi o znaczeniu obronnym dotychczasowej kategorii jest możliwe jedynie w przypadku jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii.”;
- 6) w art. 18 w ust. 2:
  - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przygotowanie dróg krajowych, których jest zarządcą na potrzeby obrony państwa;”;
  - b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) nadzór nad przygotowaniem innych niż określone w pkt 2 dróg publicznych na potrzeby obrony państwa zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu;”;

7) w art. 19 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Zadania na drogach o znaczeniu obronnym wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1430), są finansowane z budżetu państwa, w ramach wydatków obronnych, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1716, z 2016 r. poz. 2260 oraz z 2017 r. poz. 2018).”.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy dokonuje zmian w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Proponowane zmiany są rezultatem analiz praktycznych doświadczeń związanych z przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa i zabezpieczenia potrzeb transportowych sił zbrojnych.

Celem projektowanych zmian jest określenie statusu dróg o znaczeniu obronnym i usprawnienie procesu inwestycji na tych drogach, które jako zadania wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujęte zostały w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1430). Zadania te będą finansowane z budżetu państwa.

Projektowane przepisy nie nakładają obowiązku budowy, przebudowy czy też remontu wszystkich dróg o znaczeniu obronnym, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej w drodze zarządzenia.

Zaproponowane zmiany wprowadzają uregulowania prawne umożliwiające finansowanie z budżetu państwa zadań na drogach o znaczeniu obronnym lub ich odcinkach np. w zakresie dostosowania tych dróg do wymagań techniczno-obronnych, niezależnie od ich kategorii, uwzględniających wymagania transportowe Sił Zbrojnych RP i NATO.

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany:

Pkt 1 projektu ustawy. Proponuje się wprowadzenie definicji drogi o znaczeniu obronnym. Droga o znaczeniu obronnym to droga publiczna lub jej odcinek, wyznaczona w okresie pokoju, przewidziana do wykorzystania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny do wykonywania przewozów istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojuszniczych.

Pkt 2 projektu ustawy. Projektowany przepis przewiduje, iż w zarządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określone będą nie tylko drogi publiczne, ale również poszczególne odcinki tych dróg publicznych. Nie zawsze bowiem drogą o znaczeniu obronnym będzie droga

publiczna, ale jedynie jej odcinek. Jednocześnie należy wyjaśnić, iż nie ma potrzeby zamieszczania w projekcie ustawy przepisu czasowo utrzymującego w mocy dotychczasowe zarządzenie wydane na podstawie art. 4a ust. 2 *ustawy o drogach publicznych*, gdyż w momencie wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy, w tym nowego brzmienia art. 4a ust. 2, wejdzie w życie nowe zarządzenie, które zgodnie z projektowanym zakresem obejmować będzie wykaz dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków.

Pkt 3 i 4 projektu ustawy. Na podstawie dotychczas obowiązującego art. 4a ust. 2 ustawy o drogach publicznych minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określa, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym, do których zaliczane mogą być, zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 7 i art. 6 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, tylko drogi krajowe i wojewódzkie. Potrzeby Sił Zbrojnych w zakresie utrzymania wytypowanej sieci dróg na potrzeby obrony państwa wskazują na konieczność wykorzystania w tym celu, oprócz dróg krajowych i wojewódzkich, także dróg innych kategorii. Drogi powiatowe, gminne lub ich odcinki uznane jako niezbędne do zapewnienia Siłom Zbrojnym dojazdów, między innymi do portów lotniczych, morskich, przepraw, poligonów, składów materiałowych i obiektów specjalnych, nie są ustawowo zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym. Proponowane zmiany znoszą te ograniczenia i umożliwiają zaliczenie wszystkich kategorii dróg publicznych lub ich odcinków do dróg o znaczeniu obronnym. Takie rozwiązanie powinno umożliwić odpowiednie przygotowanie infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa i zabezpieczyć potrzeby transportowe wojsk własnych i sojusznicznych, w tym Szpicy NATO. Ponadto da możliwość finansowania z budżetu państwa zadań na drogach o znaczeniu obronnym m.in. w zakresie dostosowania parametrów dróg, niezależnie od ich kategorii, do wymagań techniczno-obronnych oraz włączy do przygotowań sieci drogowej o znaczeniu obronnym jednostki samorządu terytorialnego. Proponuje się zatem w pkt 3 i 4 projektu ustawy wykreślenie z katalogu dróg zaliczanych do dróg krajowych (art. 5 ust. 1 ustawy o drogach publicznych) oraz katalogu dróg zaliczanych do dróg wojewódzkich (art. 6 ust. 1 tej ustawy) sformułowań dotyczących dróg o znaczeniu obronnym. Należy zauważyć, iż obydwie ww. przepisy tzn. art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1 ustawy o drogach publicznych określają katalog warunków, które pozwalają na zaliczenie danej drogi odpowiednio: do kategorii dróg krajowych bądź wojewódzkich. Każda z wymienionych przesłanek stanowi zarówno

osobny warunek zaliczenia drogi do danej kategorii bądź też przesłanki te mogą występować łącznie. W przypadku projektowanego art. 6 ust. 1 ustawy o drogach publicznych wykreślenie sformułowania dotyczącego dróg o znaczeniu obronnym zmieniło znaczenie przepisu, w związku z czym, aby nadal warunkiem zaliczenia dróg do kategorii dróg wojewódzkich mogła być każda z przesłanek wymiennych w przepisie należało po słowach „między miastami” przecinek zastąpić słowem „lub”. W wyniku projektowanej zmiany, tak jak dotychczas, do kategorii dróg wojewódzkich może zostać zaliczona droga, która stanowi jedynie połączenie między miastami bądź też droga, która ma znaczenie dla województwa, jak i droga, która spełnia obydwie warunki.

W pkt 5 projektu ustawy proponuje się dodanie w art. 10 tej ustawy nowego ustępu 3a, zgodnie z którym pozbawienie drogi o znaczeniu obronnym dotychczasowej kategorii będzie możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Należy zauważyć, iż w związku z wprowadzeniem możliwości zaliczenia wszystkich kategorii dróg publicznych lub ich odcinków do dróg o znaczeniu obronnym, zastosowanie znajdują zarówno przepisy ogólne o zaliczaniu dróg do poszczególnych kategorii dróg publicznych (art. 5 ust. 1 – drogi krajowe, art. 6 ust. 1 – drogi wojewódzkie, art. 6a ust. 1 – drogi powiatowe i art. 7 – drogi gminne, ustawy o drogach publicznych), jak i przepisy o pozbawianiu drogi danej kategorii (np. art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, który przewiduje możliwość wyłączenia drogi publicznej z użytkowania). Mając na uwadze fakt, iż drogi o znaczeniu obronnym i realizacja zadań na tych drogach związana jest z przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa i zabezpieczeniem potrzeb transportowych sił zbrojnych, projektowany przepis (ust. 3a) ma na celu uniemożliwienie wyłączenia z użytkowania drogi publicznej będącej drogą o znaczeniu obronnym. Tym samym, aby dana droga o znaczeniu obronnym zaliczona do jednej z kategorii dróg publicznych mogła zostać pozbawiona kategorii, musi ona jednocześnie zostać zaliczona do innej kategorii drogi publicznej.

Pkt 6 projektu ustawy dotyczy doprecyzowania przepisu art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych w zakresie nadzoru Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa.

W związku z wątpliwościami interpretacyjnymi w zakresie obowiązków GDDKiA w zakresie przygotowania wszystkich dróg o znaczeniu obronnym na obszarze kraju proponuje się, aby GDDKiA przygotowywał drogi krajowe, których jest zarządcą na potrzeby obrony państwa. Natomiast w zakresie pozostałych dróg publicznych tzn. dróg krajowych w miastach na prawach powiatu (z wyłączeniem dróg ekspresowych i autostrad), dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych GDDKiA prowadził będzie nadzór nad przygotowaniem tych dróg na potrzeby obrony państwa zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu wynikającymi m.in. z przepisów *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 2001 r. w sprawie zasad koordynacji działań w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa* (Dz. U. z 2001 r. poz. 363). W myśl przepisów ww. rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu sprawuje koordynację w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa na zasadach określonych w tym rozporządzeniu. W ramach tej koordynacji, minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ustala przebiegi dróg i wdraża wymogi techniczne oraz obronne w zakresie przygotowania sieci i obiektów drogowych wykorzystywanych na potrzeby obrony państwa. Zakres zadań w dziedzinie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa i sposób ich realizacji określa plan osłony technicznej dróg zawierający przedsięwzięcia planistyczno-organizacyjne i wykonawcze mające na celu zapewnienie ciągłości eksploatacyjnej dróg. Jednocześnie zgodnie z obowiązującym § 4 ww. *rozporządzenia*, zadania w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa wynikające z planu osłony technicznej dróg, minister właściwy do spraw transportu przekazuje do realizacji m.in. GDDKiA – w odniesieniu do dróg o znaczeniu obronnym na obszarze kraju, pozostałym zarządcom dróg o znaczeniu obronnym (obecnie są to jedynie zarządcy dróg wojewódzkich), za pośrednictwem wojewodów. Obecnie zgodnie z ww. *rozporządzeniem w sprawie zasad koordynacji działań w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa* jedynie zarządcy dróg krajowych i wojewódzkich, współdziałają z właściwymi terenowo oddziałami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa i przedstawiają im informacje o stanie realizacji zadań. Przewiduje się zatem, iż przepisy ww. *rozporządzenia* ulegną zmianie w celu ułatwienia pozyskiwania przez GDDKiA informacji o realizacji zadań na sieci dróg obronnych od innych zarządców dróg publicznych. W tym też celu przewiduje się również nowelizację dwóch rozporządzeń:

- 1) *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom* (Dz. U. poz. 582);
- 2) *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach* (Dz. U. poz. 583).

Przewiduje się, iż zarządcy dróg o znaczeniu obronnym będą zobowiązani do przekazywania do GDDKiA w trybie niejawnym, w terminie do 20 kwietnia każdego roku, informacji o drogach o znaczeniu obronnym lub ich odcinkach. Wśród tych informacji będzie m.in. wskazanie odcinka drogi wraz z kilometrażem, dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zaś w przypadku obiektów inżynierskich usytuowanych w ciągach tych dróg – klasa obciążenia tych obiektów.

Pkt 7 projektu ustawy dotyczy art. 19 ustawy o drogach publicznych, w którym dodaje się nowy ust. 9, zgodnie z którym zadania na drogach o znaczeniu obronnym wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, są finansowane z budżetu państwa w ramach wydatków obronnych, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1716, z 2016 r. poz. 2260 oraz z 2017 r. poz. 2018). Jeżeli zatem dana droga publiczna lub jej odcinek będzie wskazany w wykazie ministra właściwego do spraw transportu i jednocześnie droga ta lub jej odcinek będą ujęte jako zadania inwestycyjne lub remontowe w Programie Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych RP, to wówczas inwestycje te będą finansowane z budżetu państwa ze środków finansowych pozostających w dyspozycji resortu obrony narodowej.

Wydane na podstawie ww. art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 2004 r. w sprawie warunków i trybu planowania i finansowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego* (Dz. U. z 2004 r. poz. 1599, z późn. zm. ) określa:

- 1) warunki i tryb planowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa, zwanych dalej „zadaniami obronnymi”, przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego;
- 2) warunki i tryb finansowania zadań obronnych;
- 3) sposób nakładania zadań obronnych oraz właściwość organów w tych sprawach.

W myśl zaś § 10 ust. 1 pkt 2 lit. b ww. *rozporządzenia* w programach obronnych tzn. m.in. w Programie Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych Rzeczypospolitej Polskiej ujmuje się m.in.:

- wymagania wobec pozamilitarnych przygotowań obronnych na dziesięcioletni okres obowiązywania programu,
- przedsięwzięcia rzeczowo-finansowe w zakresie utrzymywania i doskonalenia struktur pozamilitarnych systemu obronnego państwa, dotyczące m.in. zaspokajania potrzeb Sił Zbrojnych i sojuszniczych sił zbrojnych, w tym realizacji przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym oraz ich utrzymania, a także przygotowania środków transportu na potrzeby Sił Zbrojnych i sojuszniczych sił zbrojnych.

Zgodnie zaś z § 14 ww. *rozporządzenia*, przedsięwzięcia w zakresie planowania obronnego są finansowane z budżetu państwa oraz planowane w części budżetowej organu sporządzającego, w ramach zaplanowanych na dany rok wydatków budżetowych, przy czym finansowanie tych przedsięwzięć realizowanych przez organy niebędące dysponentami części budżetowych jest planowane w części budżetowej organu sprawującego nadzór nad organem sporządzającym.

Proponowane w ustawie o drogach publicznych zmiany umożliwią wykorzystanie na potrzeby obrony państwa wszystkich kategorii dróg publicznych lub ich odcinków niezbędnych do zabezpieczenia potrzeb transportowych Sił Zbrojnych RP i NATO. Ponadto zmiany te pozwolą również na określenie zakresu rzeczowo-finansowego potrzeb dotyczących prowadzenia inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym, jak również na zapewnienie stabilnego finansowania z budżetu państwa budowy, przebudowy i remontu wytypowanych dróg na potrzeby obrony państwa.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523) projekt ustawy



przewiduje, iż projektowane przepisy wejdą w życie po upływie czternastu dni od dnia ich ogłoszenia.

Z uwagi na przedmiot regulacji nie jest możliwe podjęcie alternatywnych, w stosunku do uchwalenia projektowanej ustawy, środków prowadzących do osiągnięcia zamierzonego celu.

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. 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. z 2016 r. poz. 1006 i 1204).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Minister Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Buczma – Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mib.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 27.10.2017 r.</p> <p><b>Źródło:</b> <i>Inne</i></p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> UD187</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanych zmian jest określenie statusu dróg o znaczeniu obronnym i usprawnienie procesu inwestycji na tych drogach, które jako zadania wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujęte zostały w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej.

Proponowane w ustawie o drogach publicznych zmiany umożliwią wykorzystanie na potrzeby obrony państwa wszystkich kategorii dróg publicznych lub ich odcinków niezbędnych do zabezpieczenia potrzeb transportowych Sił Zbrojnych RP i NATO. Ponadto zmiany te pozwolą również na określenie zakresu rzeczowo-finansowego potrzeb dotyczących prowadzenia inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym, jak również na zapewnienie stabilnego finansowania z budżetu państwa realizacji tych zadań z zakresu obronności na drogach obronnych.

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

Projekt ustawy przewiduje zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Potrzeby Sił Zbrojnych w zakresie utrzymania wytypowanej sieci dróg na potrzeby obrony państwa wskazują na konieczność wykorzystania w tym celu, oprócz dróg krajowych i wojewódzkich, także dróg innych kategorii. Drogi powiatowe, gminne lub ich odcinki uznane jako niezbędne do zapewnienia siłom zbrojnym dojazdów m.in. do portów lotniczych, morskich, przepraw, poligonów, składów materiałowych i obiektów specjalnych nie są ustawowo zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym. Proponowane zmiany znoszą te ograniczenia i umożliwiają zaliczenie wszystkich kategorii dróg publicznych lub ich odcinków do dróg o znaczeniu obronnym. Takie rozwiązanie powinno umożliwić odpowiednie przygotowanie infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa i zabezpieczyć potrzeby transportowe wojsk własnych i sojuszniczych, w tym Szpicy NATO.

Projekt ustawy przewiduje:

- wprowadzenie definicji drogi o znaczeniu obronnym. Droga o znaczeniu obronnym to droga publiczna lub jej odcinek, wyznaczona w okresie pokoju, przewidziana do wykorzystania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny do wykonywania przewozów istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojuszniczych,
- doprecyzowanie przepisów dotyczących nadzoru związanego z planowanymi przygotowaniem obronnymi obejmującymi kategorie dróg publicznych lub ich odcinków ujętych w wykazie dróg o znaczeniu obronnym,
- w art. 19 ustawy o drogach publicznych dodanie ust. 9, zgodnie z którym zadania na drogach o znaczeniu obronnym wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, są finansowane z budżetu państwa.

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

Brak potrzeby dokonywania analizy porównawczej z rozwiązaniami przyjętymi w innych krajach, w szczególności w krajach członkowskich OECD/UE z uwagi na fakt, iż przedmiotowa zmiana ma na celu dostosowanie przepisów ustawy do konieczności realizacji zobowiązań sojuszniczych w zakresie wprowadzania standardów NATO w drogownictwie.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Obrony Narodowej	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ogólne	Projektowane zmiany pozwolą na ujęcie

			<p>w Programie pozamilitarnych przygotowań obronnych RP zadań inwestycyjnych lub remontowych na drogach publicznych i ich odcinkach.</p> <p>W tym celu Minister Obrony Narodowej ustali szczegółowe kryteria wydatkowania środków finansowych na planowane w <i>Programie</i> inwestycje. Ponadto proponowane przepisy umożliwiają finansowanie lub dofinansowywanie inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym z budżetu państwa.</p>
Siły Zbrojne RP	W zależności od rodzaju i liczby kilometrów dróg oraz obiektów inżynierskich uznanych za priorytetowe do realizacji zadań własnych przez Siły Zbrojne RP i zobowiązań sojuszniczych	Plan Reagowania Obronnego Rzeczypospolitej Polskiej	Proponowana regulacja zapewni przygotowanie bezpośrednich dojazdów i dróg łącznikowych do rejonów przeładunkowych, przepraw przez przeszkody wodne, obiektów specjalnych i baz zaopatrzenia Sił Zbrojnych. Ponadto pozwoli zachować ciągłość sieci drogowej wyznaczonej dla potrzeb obrony państwa i zabezpieczy swobodę manewru Sił Zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych.
Minister właściwy do spraw transportu	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ogólne	Przewiduje się, iż minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ogólne	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie wykonywał nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu. Proponowana regulacja ułatwi GDDKiA sprawowanie nadzoru nad wszystkimi kategoriami dróg o znaczeniu obronnym.
Zarządcy dróg publicznych	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ogólne	Zadania na drogach o znaczeniu obronnym wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych, o których mowa w art. 6

ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, są finansowane z budżetu państwa.

#### 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, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, 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, Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk.

W ramach konsultacji publicznych uwagi do projektu ustawy zgłoszili:

1. Związek Powiatów Polskich;
2. Związek Województw RP;
3. Polska Izba Inżynierów Budownictwa.

Uwagi zostały częściowo uwzględnione, na wszystkie pisma z uwagami udzielono pisemnych odpowiedzi. Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania zostały szczegółowo omówione w raporcie z konsultacji i opiniowania, który m.in. w formie tabeli opisuje zgłoszone uwagi i stanowisko resortu. Z uwagi na zakres przedmiotowy i cel projektowanych przepisów ustawy tzn. zabezpieczenie potrzeb transportowych Sił Zbrojnych RP i NATO, wyznaczono 14-dniowy termin do zajęcia stanowiska w ramach konsultacji publicznych.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2016 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>	0 zł	10,55 mln	21,1 mln	53,55 mln	20,3 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	240,5 mln	
budżet państwa	0 zł	10,55 mln	21,1 mln	53,55 mln	20,3 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	22,5 mln	240,5 mln	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>	0 zł	-10,55 mln	-21,1 mln	-53,55 mln	-20,3 mln	-22,5 mln	-22,5 mln	-22,5 mln	-22,5 mln	-22,5 mln	-22,5 mln	-240,5 mln	
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

**Źródła finansowania**

Nie zakłada się dodatkowych wydatków dla budżetu państwa, a koszty realizacji zadań związanych z drogami obronnymi zostaną sfinansowane ze środków ujętych w ramach wydatków obronnych, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, bez konieczności dodatkowego ich zwiększania ponad określony ustawowo poziom. Zgodnie z art. 7 tej ustawy na finansowanie potrzeb obronnych Rzeczypospolitej Polskiej przeznaczają się corocznie wydatki z budżetu państwa w wysokości nie niższej niż 2% produktu krajowego brutto z roku poprzedniego. Ww. wydatki obejmują wydatki budżetowe w części budżetu państwa „obrona narodowa” oraz wydatki budżetowe w dziale „obrona narodowa” w innych częściach budżetu państwa.

W ramach programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych RP środki w nim wskazane zostaną wydzielone z limitu wydatków obronnych i na etapie prac nad projektem ustawy budżetowej zabezpieczone w części budżetu państwa 39 „Transport” w dziale 752 „Obrona Narodowa”, której dysponentem jest Minister Infrastruktury i Budownictwa.

	<p>W konsekwencji projektowane rozwiązania nie spowodują zwiększenia wydatków ze strony samorządów.</p> <p><b>Łączne przybliżone wydatki z budżetu na inwestycje na drogach o znaczeniu obronnym w latach 2018–2028 wyniosą ok. 240,5 mln zł.</b></p> <p>W latach 2018–2021 niezbędne jest zapewnienie planu wydatków na priorytetowe inwestycje na drogach o znaczeniu obronnym w wysokości 105,5 mln zł.</p> <p>W kolejnych latach 2022–2027 przewiduje się wydatki rok roczne rządu 22,5 mln zł.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Koszty zostały oszacowane w oparciu o doświadczenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie budowy i przebudowy dróg krajowych. Podstawą oszacowania kosztów dla inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym były parametry techniczno-eksploatacyjne zgodnie z wymogami techniczno-obrobnymi dla tych dróg.</p> <p>Założono, że inwestycje będą prowadzone w systemie „Projektuj i Buduj”. Inwestycje tzw. liniowe w czteroletnim okresie rozliczeniowym z rozbiem środków w poszczególnych latach: 1 rok – 10%; 2 rok – 20%; 3 rok – 50%; 4 rok – 20%.</p> <p>Inwestycje tzw. liniowe w trzyletnim okresie rozliczeniowym z rozbiem środków w poszczególnych latach: 1 rok – 10%; 2 rok – 20%; 3 rok – 70%.</p> <p>Inwestycje tzw. punktowe – 1–2 lata, w przypadku inwestycji dwuletniej: 1 rok – 70%, 2 rok – 30%.</p> <p>Przyjęto następujące dane kalkulacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– przebudowa 1 km drogi – 3,5 mln zł,</li> <li>– budowa 1 km drogi – 11,9 mln zł,</li> <li>– przebudowa obiektu mostowego – 11 tys. zł/m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p>W pierwszym etapie w latach 2018–2021 zakłada się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) budowę drogi o dł. 6,5 km, kwota ogólna – 77 mln zł;</li> <li>2) przebudowa 7 km drogi, kwota ogólna – 24,5 mln zł;</li> <li>3) przebudowa obiektu mostowego, kwota ogólna – 4,0 mln zł.</li> </ol> <p>W kolejnych latach zakłada się realizację następujących przedsięwzięć:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebudowę minimum 5 km dróg rocznie (drogi powiatowe i gminne), szacunkowy koszt ok. 17,5 mln zł;</li> <li>2) przebudowę minimum 1 obiektu mostowego rocznie, szacunkowy koszt ok. 5 mln zł.</li> </ol> <p>Łącznie szacowane koszty zabezpieczenia infrastruktury drogowej do obiektów ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności państwa, w tym z uwzględnieniem zabezpieczenia potrzeb tzw. Szpicy NATO i rotacyjnego pobytu wojsk sojuszniczych na terytorium Polski, wyniosą ok. 22,5 mln zł rocznie.</p> <p>Powyższe kalkulacje mogą ulec zmianie ze względu na warunki lokalne i inne, które są indywidualne dla każdego przypadku przebudowy drogi/obiektu mostowego.</p>

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanych zmian w przedmiotowej ustawie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input 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 type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Wejście w życie projektowanych zmian nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny X inne: Bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanej regulacji usprawnienia procesu przeprowadzania inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym. Całość rozwiązań prawnych w sposób ewidentny zwiększy poziom bezpieczeństwa oraz możliwości Sił Zbrojnych RP w zakresie przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie przepisów prawnych nastąpi w momencie ustalenia nowego wykazu dróg obronnych i realizacji inwestycji na potrzeby obronności na drogach obronnych.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Ze względu na charakter projektu nie jest planowana jego ewaluacja, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników dla tej ewaluacji.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		

## **RAPORT Z KONSULTACJI**

### **PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH**

#### **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;

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

1. Związek Powiatów Polskich,
2. Związek Województw RP,
3. Polska Izba Inżynierów Budownictwa;

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

OPINIOWANIE PRZEZ KOMISJĘ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU  
TERYTORYALNEGO (KWRiST)

Projekt ustawy został skierowany do zaopiniowania przez KWRiST.

Uwagi do projektu ustawy w ramach opiniowania przez KWRiST zgłosili: Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego i Kujawsko-Pomorskiego.

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu zgłosiła następujące uwagi:

1. Zaproponowano rozszerzenia katalogu wyliczającego rodzaje dróg, które mogą zostać zaliczone do kategorii dróg krajowych o „drogowe miejsca przekraczania granicy państwa”.

MliB wyjaśnił, iż propozycja wykracza poza zakres przedmiotowy projektowanej ustawy.

2. zaproponowano uzupełnienie projektowanego art. 19 ust. 9 poprzez dodanie po słowach „Zadania na drogach obronnych” sformułowania „(budowa, przebudowa, rozbudowa, remont)”.

W opinii MliB propozycja stanowiła zawężenie zakres przedmiotowy projektowanej zmiany, gdyż sformułowanie „zadania na drogach publicznych” jest pojęciem szerszym, niż enumeratywne wskazywanie poszczególnych inwestycji, który mogą być realizowane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych.

3. Zaproponowano, w art. 19 dodanie nowy ustęp dotyczącego ustalania tras przejazdów wojskowych.

MliB wyjaśnił, iż kwestie przejazdów drogowych w tym również przejazdów pojazdów Sił Zbrojnych RP (w tym kolumn pojazdów) są uregulowane w *ustawie Prawo o ruchu drogowym* i wydanym na jej podstawie *rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych RP*. W wydanym przez właściwy organ wojskowy zezwoleniu na przejazd drogowy m.in. ustalana jest trasa i warunki tego przejazdu. W związku z powyższym MIB nie widzi potrzeby dodatkowego regulowania kwestii przejazdów drogowych w *ustawie o drogach publicznych*.

Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego podtrzymał uwagę zgłoszoną w ramach konsultacji publicznych, nieuwzględnioną przez MIB dotyczącą wprowadzenia tzw. mechanizmu kaskadowego w stosunku do dróg o znaczeniu obronnym, podobnego do



mechanizmu przewidzianego w art. 10 ust. 5a-5f ustawy o drogach publicznych. Rozwiązanie takie jest zasadne dla uporządkowania układu komunikacyjnego dróg na szczeblu wojewódzkim.

MiB wyjaśnia, iż obowiązujący ustanowiony w art. 10 ust. 5a-5f ustawy o drogach publicznych - szczególnie "kaskadowy" tryb (sposób) zaliczania dróg do odpowiedniej kategorii stanowi normę szczególną (*lex specialis*) wobec ogólnych reguł zawartych w art. 10 ust. 2 i 3 tej ustawy, tzn. rozstrzyga o zmianie kategorii drogi publicznej w sposób odmienny od ogólnych zasad przewidzianych ustawą. Mechanizm ten ma na celu uniknięcie sytuacji w której jeden zarządca drogi publicznej zarządzał dwoma odcinkami dróg które stanowią przebieg tej samej drogi. W przypadku projektowanej ustawy, która wprowadza jedynie możliwość, aby drogą o znaczeniu obrotnym mogła być również droga gminna i powiatowa w opinii resortu infrastruktury i budownictwa nie ma potrzeby zmiany kategorii drogi a tym samym tworzenia tzw. mechanizmu „kaskadowego”.

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, podobnie jak Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego zgłosił uwagę w zakresie wprowadzenia zmian w tzw. mechanizmie kaskadowym przewidzianym w art. 10 ust. 5a-5f ustawy o drogach publicznych. MiB przedstawił wyjaśnienia jw.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa odniosło się do każdej ze zgłoszonych uwag, udzielając pisemnych odpowiedzi.

Projekt ustawy został rozpatrzony w dniu 14 lipca 2017 r. przez Zespół do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej i Środowiska KWRiST. Stanowisko Zespołu do projektu: uzgodniony z zastrzeżeniami.

W dniu 19 lipca 2017 r. projekt został rozpatrzony i pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, z postulatem przeanalizowania kwestii kategoryzacji dróg publicznych.

**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 lobbingowej 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, 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 DROGACH PUBLICZNYCH**

1	2	3	3
LP.	PODMIOT ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	TREŚĆ UWAGI	STANOWISKO MIiB
1.	<b>ZWIĄZEK POWIATÓW POLSKICH</b>	<p>Związek Powiatów Polskich <b>nie neguje potrzeby dokonania zmian przepisów</b>, których celem jest poprawa zdolności obronnych państwa, jednakże kształt zaproponowanych regulacji budzi wątpliwości natury legislacyjnej.</p> <p>W odniesieniu do dróg powiatowych, gminnych i wewnętrznych, które mają być wpisane do wykazu, w przedłożonym projekcie brak jest regulacji, które gwarantowałyby tym podmiotom rekompensaty z tytułu szkód związanych z przejazdem pojazdów w celach obronności i bezpieczeństwa, w sytuacji w której Minister Obrony Narodowej nie wystąpi z inicjatywą remontu lub przebudowy tej drogi. Obecnie drogami o znaczeniu obronnym mogą być drogi krajowe lub drogi wojewódzkie – drogi klas A, S lub GP. Drogi tych klas spełniają wyższe wymagania techniczne, niż większość dróg pozostających w zarządzie powiatów, gminy czy osób prywatnych.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA:</b> W zakresie rekompensaty z tytułu szkód związanych z przejazdem pojazdów w celach obronności i bezpieczeństwa – MIB po konsultacji uwagi z MON wyjaśnił, iż pojazdy Sił Zbrojnych RP nie są jedynymi użytkownikami tych dróg, więc nie ma uzasadnienia obciążanie resortu obrony narodowej odpowiedzialnością za powstałe szkody. Trudno również określić kto i na jakiej podstawie miałby określać rozmiar szkód dokonanych przez pojazdy Sił Zbrojnych RP oraz określać wysokość tych rekompensat. Nie narusza to możliwości dochodzenia przez jednostki samorządu terytorialnego roszczeń na zasadach ogólnych kodeksu cywilnego za szkody na podobnych zasadach jak od innych podmiotów niszczących drogi (np. sprawcy wypadków drogowych uszkadzających drogi lub drogowe obiekty inżynierskie.</p>
		<p>W odniesieniu do dróg wewnętrznych wątpliwości budzi również fakt możliwości ingerowania w prawo własności osób prywatnych na podstawie niepodlegającego ogłoszeniu zarządzenia. Zgodnie z art. 93 Konstytucji zarządzenia ministrów mają charakter wewnętrzny i obowiązują tylko jednostki organizacyjnie podległe organowi wydającemu te akty. Zarządzenia nie mogą stanowić podstawy decyzji wobec obywateli, osób prawnych oraz innych podmiotów. W proponowanym art. 8 ust. 6 oraz art. 19 ust. 11 należy doprecyzować pojęcie „wystąpienia z inicjatywą budowy, przebudowy lub</p>	<p><b>WYJAŚNIENIA MIiB:</b> W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości zarówno w ramach konsultacji publicznych jak i uzgodnień międzyresortowych w zakresie projektowanych przepisów dotyczących dróg wewnętrznych - resort infrastruktury i budownictwa zrezygnował z wprowadzania tych zmian.</p>

		<p>remontu danej drogi lub jej odcinka”. Pojawia się wątpliwość czy chodzi o wystąpienie z inicjatywą w znaczeniu potocznym czy prawnym (występowanie w roli inwestora w procesie budowlanym), a jeżeli to drugie to czy w świetle proponowanych przepisów Minister Obrony Narodowej będzie mógł być inwestorem w odniesieniu do dróg nie będących jego własnością? Nie ma jednoznacznej regulacji w tym zakresie.</p>	
		<p>Wątpliwości budzi również treść art. 18 ust. 2 pkt 2 w zakresie sprawowania nadzoru nad przygotowaniem infrastruktury drogowej zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu. Nie jest jasne czy zalecenia mają dotyczyć sposobu sprawowania nadzoru czy wymogów dla infrastruktury drogowej. Jeżeli powołany przepis miałby dotyczyć wszystkich inwestorów to zwracamy uwagę, że zalecenia ministra nie stanowią źródła prawa i nie mogą być źródłem obowiązków inwestorów, niepodlegających ministrowi.</p>	<p><b>WYJAŚNIENIA MIiB:</b> Zgodnie z już obecnie obowiązującym art. 18 ust. 2 pkt 2 <i>ustawy o drogach publicznych</i> do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad należy również nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa. Proponowana zmiana dotyczy jedynie doprecyzowania przepisu, tak aby wskazać konkretny podmiot odpowiadający za ustalenie zadań realizowanych przez Generalnego Dyrektora w ramach przytaczanego „nadzoru nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa”. W związku z powyższym proponuje się, aby tym organem był minister właściwy do spraw transportu, który posiada uprawnienia do określenia zadań w zakresie nadzoru.</p>
		<p>Do projektu nie załączono projektu rozporządzenia, o którym mowa w art. 2 projektu (rozporządzenie wydawane na podstawie art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej), co nie pozwala całościowo ocenić proponowanej regulacji. Treść rozporządzenia będzie miała podstawowe znaczenia dla stosowania art. 19 ustawy o drogach publicznych.</p>	<p><b>WYJAŚNIENIA MIiB:</b> W wyniku uwag w ramach uzgodnień międzyresortowych z projektu ustawy skreślono dotychczasowy art. 2 projektu tzn. zmiany w <i>ustawie o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej</i>. Obecnie projekt dotyczy zatem jedynie zmian w <i>ustawie o drogach publicznych</i>.</p>
2.	<p><b>POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA</b></p>	<p>Z uwagi na to, iż w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, drogi wewnętrzne nie są drogami publicznymi, uważa że zapisy dotyczące tych dróg powinny znaleźć się w <i>ustawie o powszechnym obowiązku obrony RP</i>.</p>	<p><b>WYJAŚNIENIA MIiB:</b> W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości zarówno w ramach konsultacji publicznych jak i uzgodnień międzyresortowych w zakresie projektowanych przepisów dotyczących dróg wewnętrznych - resort infrastruktury i budownictwa zrezygnował z wprowadzania tych zmian.</p>

3.	<b>ZWIĄZEK WOJEWÓDZTW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ</b>	<b>PRZESŁAŁ UWAGI OTRZYMANE Z WOJEWÓDZTW:</b> <b>A. ZACHODNIOPOROSKIEGO,</b> <b>B. MAZOWIECKIEGO,</b> <b>C. ŚWIĘTOKRZYSKIEGO,</b> <b>D. LUBUSKIEGO,</b> <b>E. KUJAWSKO-POMORSKIEGO,</b> <b>F. ŚLĄSKIEGO.</b>	
	<b>A. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMOR - SKIEGO</b>	<p>Propozycja brzmienia art. 1 pkt 6 projektu ustawy (zmiany w art. 19 ust. 10-12 ustawy o drogach publicznych).</p> <p>„10 Zadania w zakresie w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków <del>mogą być</del> są/będą finansowane przez Ministra Obrony Narodowej <del>lub przez zarządcę drogi</del> na podstawie porozumień, o których mowa w ust. 9</p> <p>11. Zmiana pozycji zapisu ust. 11 na: „Koszt lub dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków należy <del>do</del> <del>podmiotu, który wystąpił</del> Ministra Obrony Narodowej, który występuje z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka</p> <p>12. Zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków <del>mogą być</del> są/będą finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa ze środków pozostających w dyspozycji Ministra Obrony narodowej.”</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA:</b></p> <p>W wyniku zgłoszonych uwag w ramach konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych w art. 19 ustawy o drogach publicznych, wykreślono ust. 10-12. Pozostawiono ust. 9, zgodnie z którym zadania na drogach o znaczeniu obronnym wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej są finansowane z budżetu państwa. Jeżeli zatem dana droga publiczna lub jej odcinek będzie wskazany w wykazie ministra właściwego do spraw transportu i jednocześnie droga ta lub jej odcinek będą ujęte jako zadania inwestycyjne lub remontowe w Programie Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych RP to wówczas inwestycje te będą finansowane z budżetu państwa ze środków finansowych pozostających w dyspozycji resortu obrony narodowej.</p> <p>Wydane na podstawie ww. art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, <i>rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 2004 r. w sprawie warunków i trybu planowania i finansowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego</i> określa:</p> <p>1) warunki i tryb planowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa,</p>

			<p>zwanych dalej „zadaniami obronnymi”, przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego;</p> <p>2) warunki i tryb finansowania zadań obronnych;</p> <p>3) sposób nakładania zadań obronnych oraz właściwość organów w tych sprawach.</p> <p>W myśl zaś § 10 ust. 1 pkt. 2 lit. b ww. rozporządzenia w programach obronnych tzn. m.in. w Programie Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych Rzeczypospolitej Polskiej ujmuje się m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wymagania wobec pozamilitarnych przygotowań obronnych na dziesięcioletni okres obowiązywania programu,</li> <li>- przedsięwzięcia rzeczowo-finansowe w zakresie utrzymywania i doskonalenia struktur pozamilitarnych systemu obronnego państwa, dotyczące m.in. zaspokajania potrzeb Sił Zbrojnych i sojusznicznych sił zbrojnych, w tym realizacji przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym oraz ich utrzymania, a także przygotowania środków transportu na potrzeby Sił Zbrojnych i sojusznicznych sił zbrojnych.</li> </ul> <p>Zgodnie zaś z § 14 ww. rozporządzenia, przedsięwzięcia w zakresie planowania obronnego są finansowane z budżetu państwa oraz planowane w części budżetowej organu sporządzającego, w ramach zaplanowanych na dany rok wydatków budżetowych, przy czym finansowanie tych przedsięwzięć realizowanych przez organy niebędące dysponentami części budżetowych, jest planowane w części budżetowej organu sprawującego nadzór nad organem sporządzającym.</p>
	<p><b>B. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO</b></p>	<p>Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. Przywrócić znak interpunkcyjny (przecinek) pomiędzy słowami „miastami” i „mające” doprowadzając treść zmienianego artykułu do brzmienia: „<i>Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące</i></p>	<p><b>UWAGA REDAKCYJNA UWZGLĘDNIONA</b></p>

		<p><i>połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa”.</i></p> <p>Celem projektowanych zmian jest rozszerzenie statusu dróg obronnych na inne kategorie dróg, tak jak dotychczas: krajowe i wojewódzkie. Dlatego województwo mazowieckie zwraca uwagę na dokonanie równocześnie innej zmiany, która w ocenie województwa ma znaczenie dla kształtowania sieci dróg Wojewódzkich. W art. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016r. poz. 1440 z późn. zm.) poza zmianą ust. 1, nadać w ust. 2 następujące brzmienie: „<i>Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrem właściwymi do spraw transportu.</i>”</p> <p>Ponieważ celem projektowanych zmian jest rozszerzenie katalogu dróg o znaczeniu obronnym o drogi powiatowe, gminne i wewnętrzne, bezcelowym staje się utrzymanie obowiązku konsultacji zmiany kategorii dróg wojewódzkich z ministrem właściwym do spraw obrony narodowej.</p> <p>Projektodawca nie proponuje żadnych nowych obowiązków nakładanych na zarządców dróg powiatowych i gminnych w zakresie zmiany kategorii dróg. Dlatego, skoro zmiana kategorii drogi powiatowej i gminnej, które po wprowadzeniu zmian do ustawy mogą mieć charakter obronny, nie wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw obrony narodowej to zmiana kategorii wojewódzkiej również nie powinna podlegać takiemu obowiązkowi.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA:</b></p> <p>W opinii MIB należy pozostawić dotychczasowe brzmienie tego przepisu. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej. Podobnie jest w przypadku zaliczania dróg do kategorii dróg krajowych. MON jest podmiotem z którym w porozumieniu właściwy minister do spraw transportu wydaje rozporządzenie zaliczające do dróg krajowych. Ponadto należy zauważać, iż drogi krajowe podobnie jak drogi wojewódzkie stanowić będą w głównej mierze drogi o znaczeniu obronnym. Jednocześnie należy mieć na uwadze fakt, iż w ramach uzgodnień międzyresortowych uwagi takiej nie zgłosił Minister Obrony Narodowej, a propozycja wykreślenia MON-u z przepisu dotyczącego trybu zaliczenia dróg do kategorii dróg wojewódzkich wymagałaby dodatkowego uzgodnienia z resortem obrony narodowej.</p>
<p><b>C. MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIE - GO</b></p>		<p><b>Opiniuję pozytywnie propozycję zmiany z następującymi uwagami:</b></p> <p>1. W zakresie dróg wewnętrznych zasadne jest rozgraniczenie dróg, które znajdują się na gruncie stanowiącym własność publiczną i prywatną. Ingerencja w prawo własności powinna być z jak najmniejszą szkodą dla właściciela, zwłaszcza osoby fizycznej.</p>	<p><b>WYJAŚNIENIA MIiB:</b></p> <p>W związku z szeregiem zgłaszanych wątpliwości zarówno w ramach konsultacji publicznych jak i uzgodnień międzyresortowych w zakresie projektowanych przepisów dotyczących dróg wewnętrznych – MIB zrezygnował z wprowadzania tych zmian.</p>



		<p>2. Zasadne jest zastosowanie mechanizmu naprawczego zmieniającego zarząd nad drogą zgodnie z jej przeznaczeniem. Zarządca odcinka drogi wojewódzkiej, który stanowi element sieci dróg obronnych, powinien mieć możliwość pozbawienia go dotychczasowej kategorii w sytuacji gdy nie spełnia on wymogów technicznych oraz nie odpowiada funkcji przewidzianej projektem zmiany ustawy. Proponuje się zastosowanie mechanizmu kaskadowego podobnego do mechanizmu przewidzianego w ustawie z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych. Rozwiązanie takie jest zasadne dla uporządkowania układu komunikacyjnego dróg na szczeblu wojewódzkim.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b>, gdyż zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych istnieje już odpowiedni tryb pozbawienia drogi danej kategorii.</p>
	<p><b>D. CZŁONEK ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO ALICJA MAKARSKA</b></p>	<p>Po zapoznaniu się z treścią przesłanych do zaopiniowania projektów ww. ustaw, opiniuje się niniejsze projekty <b>bez uwag</b>.</p> <p>Jednocześnie informuję, że w ślad za zmianami w <i>Ustawie o drogach publicznych</i> powinny iść zmiany w <i>Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> oraz w <i>Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie</i>.</p> <p>Wyżej wymienione rozporządzenia powinny określać jakie parametry powinny posiadać drogi o znaczeniu obronnym tj. szerokość pasa drogowego, szerokość jezdni, nośność dróg i obiektów inżynierskich, prędkość projektową, promienie łuków itp. Powyższe akty prawne w części odnoszącej się do dróg o znaczeniu obronnym powinny obejmować swoim zakresem również drogi wewnętrzne. Należy nadmienić również, że drogi wewnętrzne nie są objęte przepisami ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA:</b></p> <p>Należy zauważyć, iż na podstawie art. 34a ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów w związku z § 23 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 lutego 2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny, oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz. U. poz. 294) wydane jest <b>zarządzenie nr 2 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 stycznia 2017 r. w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych w zakresie projektowania i użytkowania dróg i obiektów inżynierskich</b>, które wdraża wymagania techniczno-obronne w zakresie projektowania i użytkowania dróg i obiektów inżynierskich.</p> <p>W zarządzeniu tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– załącznik nr 1 określa wymagania techniczno-obronne dla dróg i obiektów inżynierskich w zakresie projektowania,</li> <li>– załącznik nr 2 określa wymagania techniczno-obronne dla dróg i obiektów inżynierskich w zakresie użytkowania.</li> </ul> <p>Ww. zarządzenie dotyczy wszystkich dróg o znaczeniu obronnym. W obecnym stanie prawnym są to drogi krajowe i wojewódzkie. Natomiast po wprowadzeniu projektowanych zmian będzie ono dotyczyło również dróg powiatowych i gminnych.</p>

<p><b>E. WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIEGO</b></p>	<p>Brak rozstrzygnięcia w zakresie przekazania innym zarządcom istniejących odcinków dróg wojewódzkich, nie stanowiących połączeń pomiędzy miastami mającymi znaczenie dla województwa, a zakwalifikowanych jako drogi wojewódzkie na podstawie art. 6 ust 1. Ustawy o drogach publicznych na podstawie aktualnego zapisu proponowanego do usunięcia: „... i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych.”</p> <p>W związku z faktem, iż najniższą kategorią drogi o znaczeniu obronnym zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 roku jest aktualnie droga wojewódzka i zgodnie z tą ustawą następowało zaliczenie dróg do kategorii dróg wojewódzkich, niezbędnym jest wprowadzenie mechanizmu mającego pozbawić odcinki dróg wojewódzkich stanowiące uzupełniającą sieć dróg publicznych na potrzeby obronne państwa (USDP) dotychczasowej kategorii.</p> <p>Drogi stanowiące uzupełniającą sieć dróg publicznych na potrzeby obronne państwa do której zalicza się drogi kategorii L, Z, D zgodnie z załącznikiem Nr 2 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 stycznia 2017 r. (poz.3) Załącznik nr 1. nie odpowiadają wymogom technicznym dla dróg wojewódzkich. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - § 4. 2, drogi kategorii wojewódzkie winny posiadać co najmniej kategorię G lub GP. Ich przebudowa do wymaganej kategorii wiązać się będzie ze znacznymi kosztami przekraczającymi możliwości finansowe samorządu województwa. Zasadnym jest zatem w sytuacji, gdy dany odcinek drogi wojewódzkiej nie stanowi powiązań między ważnymi miastami regionu przekazanie go innemu samorządowi zgodnie z charakterem danego odcinka drogi i klasą drogi. W mojej ocenie zasadnym byłoby doprecyzowanie tej kwestii poprzez wskazanie w ustawie o drogach publicznych zapisu:</p> <p>Propozycja zmian w art. 10 ustawy o drogach publicznych:</p> <p>„5.g Odcinek drogi wojewódzkiej o znaczeniu obronnym niezaliczony do dróg krajowych, a nie stanowiący połączeń pomiędzy miastami mającymi znaczenie dla województwa, oraz nie spełniający parametrów klasy G zostaje zaliczony do kategorii drogi powiatowej.</p> <p>5h. Zarząd województwa informuje zarząd powiatu o zamiarze podjęcia uchwały, o której mowa w ust. 5g, co najmniej na 30 dni przed jej podjęciem.</p> <p>5i. Rada powiatu może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi powiatowej odcinek drogi powiatowej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi wojewódzkiej, o którym mowa w ust. 5g. Ten odcinek drogi powiatowej zostaje zaliczony do kategorii drogi gminnej.</p> <p>5d. Zarząd powiatu informuje wójta (burmistrza, prezydenta miasta) o zamiarze podjęcia uchwały, o której mowa w ust. 5i, co najmniej na 30 dni przed jej</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b>, gdyż zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych istnieje już odpowiedni tryb pozbawienia drogi danej kategorii.</p>
---	--	--

		<i>podjęciem.”</i>	
<b>F. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO</b>		<p>1. Art. 1 pkt 3 projektu ustawy – zasadnym wydaje się w art. 6 ustawy o drogach publicznych poza zmianą ust. 1, dokonać zmiany ust. 2, który otrzymałby brzmienie:  <i>„Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrem właściwymi do spraw transportu.”</i>  W związku z tym, że celem projektowanych zmian jest rozszerzenie katalogu dróg o znaczeniu obronnym o drogi powiatowe, gminne i wewnętrzne, bezcelowym staje się utrzymanie obowiązku konsultacji zmiany kategorii dróg wojewódzkich z Ministrem Obrony Narodowej. Projektodawca nie proponuje żadnych nowych obowiązków nakładanych na zarządców dróg powiatowych i gminnych w zakresie zmiany kategorii dróg. Dlatego, skoro zmiana kategorii drogi powiatowej i gminnej, które po wprowadzeniu zmian do ustawy mogą mieć charakter obronny, nie wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej, to zmiana kategorii wojewódzkiej również nie powinna podlegać takiemu obowiązkowi.</p> <p>2. Art. 1 pkt 6 projektu ustawy – proponuje się zmianę zapisu projektowanego art. 19 ust. 10, 11 i 12 ustawy o drogach publicznych:  <i>„10. Zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków są/będą finansowane lub dofinansowane przez Ministra Obrony Narodowej na podstawie porozumień, o których mowa w ust. 9”.</i>  <i>„11. Koszt lub dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków należy do Ministra Obrony Narodowej, który występuje z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka”.</i>  <i>„12. Zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków są/będą finansowane lub dofinansowywane z budżetu państwa ze środków pozostających w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej”.</i></p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA:</b>  W opinii resortu MIB należy pozostawić dotychczasowe brzmienie tego przepisu. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej. Podobnie jest w przypadku zaliczania dróg do kategorii dróg krajowych. MON jest podmiotem z którym w porozumieniu właściwy minister do spraw transportu wydaje rozporządzenie zaliczające do kategorii dróg krajowych. Ponadto należy zauważać, iż drogi krajowe podobnie jak drogi wojewódzkie stanowiąc będą w głównej mierze drogi o znaczeniu obronnym. Jednocześnie należy mieć na uwadze fakt, iż w ramach uzgodnień międzyresortowych uwagi takiej nie zgłosił Minister Obrony Narodowej, a propozycja wykreślenia MON-u z przepisu dotyczącego trybu zaliczenia dróg do kategorii dróg wojewódzkich wymagałaby dodatkowego uzgodnienia z resortem obrony narodowej</p> <p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA:</b>  W wyniku zgłoszonych uwag w ramach konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych w art. 19 ustawy o drogach publicznych, wykreślono ust. 10-12. Pozostawiono ust. 9 zgodnie z którym zadania na drogach o znaczeniu obronnym wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej są finansowane z budżetu państwa. Jeżeli zatem dana droga publiczna lub jej odcinek będzie wskazany w wykazie ministra właściwego do spraw transportu i jednocześnie droga ta lub jej odcinek będą ujęte jako zadania inwestycyjne lub remontowe w Programie Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych RP to</p>

			<p>wówczas inwestycje te będą finansowane z budżetu państwa ze środków finansowych pozostających w dyspozycji resortu obrony narodowej.</p> <p>Wydane na podstawie ww. art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, <i>rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 2004 r. w sprawie warunków i trybu planowania i finansowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego</i> określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) warunki i tryb planowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa, zwanych dalej „zadaniami obronnymi”, przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego;</li> <li>2) warunki i tryb finansowania zadań obronnych;</li> <li>3) sposób nakładania zadań obronnych oraz właściwość organów w tych sprawach.</li> </ol> <p>W myśl zaś § 10 ust. 1 pkt. 2 lit. b ww. rozporządzenia w programach obronnych tzn. m.in. w Programie Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych Rzeczypospolitej Polskiej ujmuje się m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wymagania wobec pozamilitarnych przygotowań obronnych na dziesięcioletni okres obowiązywania programu,</li> <li>- przedsięwzięcia rzeczowo-finansowe w zakresie utrzymywania i doskonalenia struktur pozamilitarnych systemu obronnego państwa, dotyczące m.in. zaspokajania potrzeb Sił Zbrojnych i sojuszniczych sił zbrojnych, w tym realizacji przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym oraz ich utrzymania, a także przygotowania środków transportu na potrzeby Sił Zbrojnych i sojuszniczych sił zbrojnych.</li> </ul> <p>Zgodnie zaś z § 14 ww. rozporządzenia,</p>
--	--	--	--

			<p>przedsięwzięcia w zakresie planowania obronnego są finansowane z budżetu państwa oraz planowane w części budżetowej organu sporządzającego, w ramach zaplanowanych na dany rok wydatków budżetowych, przy czym finansowanie tych przedsięwzięć realizowanych przez organy niebędące dysponentami części budżetowych, jest planowane w części budżetowej organu sprawującego nadzór nad organem sporządzającym.</p>
--	--	--	---



Warszawa, 8 listopada 2017 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.243.2017 / 7/JS

dot.: RM-10-147-17 z 7.11.2017 r.

Pani  
Jolanta Rusiniak  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia**  
**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowna Pani Minister,*

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

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

  
z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
**Jacek Czaputowicz**  
Podsekretarz Stanu

**Do wiadomości:**  
Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury i Budownictwa

