



Druk nr 858
Warszawa, 30 sierpnia 2002 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-169-02

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy stanowiący realizację strategii Gospodarczej Rządu SLD-UP-PSL "Przedsiębiorczość-Rozwój-Praca"

- **o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych.**

Projekt ustawy dotyczy pakietu "infrastruktura klucz do rozwoju".

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

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

Z wyrazami szacunku
(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa określa warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg krajowych, zwanych dalej „drogami”, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz budowy tych dróg, a także organy właściwe w tych sprawach, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Ustawy nie stosuje się do dróg w miastach na prawach powiatu oraz dróg w granicach miasta stołecznego Warszawy, finansowanych z budżetów tych miast.

Rozdział 2

Lokalizacja dróg

Art. 2. Decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi, na wniosek Zarządu Dróg Krajowych spółka akcyjna, zwanej dalej „Spółką”, wydaje wojewoda.

Art. 3. Decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi powinna być wydana w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w art. 2.

Art. 4. 1. Spółka składa wniosek, o którym mowa w art. 2, po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządów województw, powiatów oraz gmin.

2. Brak opinii, o której mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia zwrócenia się przez Spółkę o jej wyrażenie, traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Art. 5. 1. Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi powinien zawierać:

- 1) mapę w skali co najmniej 1:5000 przedstawiającą istniejące uzbrojenie terenu oraz proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych;
- 2) analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi;
- 3) mapę zawierającą projekt podziału nieruchomości, sporządzoną zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 4) określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu;
- 5) raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia drogowego na środowisko;
- 6) opinie:
 - a) ministra właściwego do spraw środowiska - w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów objętych ochroną przyrody na podstawie prawa międzynarodowego, a organu, który ustanowił daną formę ochrony przyrody – w odniesieniu do pozostałych obszarów objętych ochroną przyrody,
 - b) ministra właściwego do spraw zdrowia – w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych w miejscowościach uzdrowiskowych, zgodnie z odrębnymi przepisami,
 - c) dyrektora właściwego urzędu morskigo – w odniesieniu do obszarów pasa technicznego oraz pasa ochronnego morskich portów i przystani,
 - d) właściwego organu nadzoru górniczego – w odniesieniu do terenów górniczych,

- e) 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 bezpośredniego zagrożenia powodzią,
- f) dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych - w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Lasów Państwowych,
- g) właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków - w odniesieniu do dóbr kultury, chronionych na podstawie odrębnych przepisów,
- h) państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego – w odniesieniu do wymagań higienicznych i zdrowotnych.

2. Opinie, o których mowa w ust. 1 pkt 6, powinny być wydane przez właściwe organy w terminie nie dłuższym niż 1 miesiąc od dnia otrzymania projektu wniosku o ustalenie lokalizacji drogi. Niewydanie opinii w tym terminie, traktuje się jako brak zastrzeżeń.

3. Opinie, o których mowa w ust. 1 pkt 6, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.

4. Zakres raportu, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, określa załącznik nr 1 do ustawy.

5. O wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi wojewoda zawiadamia w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi i w prasie lokalnej.

6. Z dniem zawiadomienia, o którym mowa w ust. 5, nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa, a objęte wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi, nie mogą być przedmiotem obrotu w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami.

7. Czynność prawna dokonana z naruszeniem zakazu, o którym mowa w ust. 6, jest nieważna.

Art. 6. Nie można uzależniać ustalenia lokalizacji drogi od spełnienia świadczeń lub warunków nie przewidzianych obowiązującymi przepisami.

Art. 7. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi powinna zawierać w szczególności:

- 1) wymagania dotyczące powiązania tej drogi z innymi drogami publicznymi;
- 2) linie rozgraniczające teren;
- 3) warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony dóbr kultury oraz potrzeb obronności państwa;
- 4) wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich;
- 5) zatwierdzenie projektu podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 12.

2. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi wnioskodawcy oraz zawiadamia o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi oraz w prasie lokalnej.

3. Zawiadomienie o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi powinno zawierać informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji. Przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

4. Przepisy ust. 2 i 3 mają odpowiednio zastosowanie do doręczania i zawiadamiania stron o decyzji w sprawie lokalizacji drogi wydanej przez organ drugiej instancji.

Art. 8. Na wniosek Spółki, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym, wojewoda nadaje decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 9. 1. Od decyzji, o której mowa w art. 3, stronie służy odwołanie do ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.

2. Odwołanie strony od decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi powinno być rozpatrzone w terminie 14 dni, a skarga do sądu administracyjnego w terminie dwóch miesięcy.

Art. 10. W sprawach dotyczących lokalizacji dróg przepisy o zagospodarowaniu przestrzennym nie mają zastosowania.

Art. 11. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 i Nr 115, poz. 1229 oraz z 2002 r. Nr 74, poz. 676 i Nr, poz.), z wyłączeniem przepisu art. 49-52 oraz art. 55-57.

Rozdział 3

Nabywanie nieruchomości pod drogi

Art. 12. 1. Decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi, o której mowa w art. 3, zatwierdza się projekt podziału nieruchomości.

2. Linie rozgraniczające teren, ustalone decyzją, o której mowa w ust. 1, stanowią linie podziału nieruchomości.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1, stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

Art. 13. 1. Spółka nabywa na własność Skarbu Państwa nieruchomości albo ich części na cele budowy dróg, w drodze umowy, z zastrzeżeniem art. 14.

2. Spółka może nabywać na własność Skarbu Państwa nieruchomości, w tym lokale mieszkalne, poza pasami drogowymi w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w pasach drogowych lub wydzielania ich w tych pasach w postępowaniu scaleniowo – wymiennym.

3. Jeżeli nabyciem jest objęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości może zwrócić się z wnioskiem o nabycie tej części w drodze umowy na własność Skarbu Państwa.

Art. 14. 1. Nieruchomości przeznaczone na pasy drogowe, stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna.

2. W przypadku nieuregulowania przez jednostkę samorządu terytorialnego stanu prawnego nieruchomości, o której mowa w ust. 1, wojewoda na wniosek Spółki, w drodze decyzji, udziela zezwolenia na niezwłoczne zajęcie nieruchomości. Decyzji tej nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Do egzekucji obowiązków wynikających z niniejszej decyzji, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Za nieruchomości, o których mowa w ust. 1, jednostkom samorządu terytorialnego przysługuje odszkodowanie, ustalone według zasad obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości.

4. Wojewoda, w drodze decyzji, stwierdza nabycie przez Skarb Państwa własności nieruchomości, o której mowa w ust. 1, oraz ustala odszkodowanie.

Art. 15. 1. Wszczęcie postępowania wywłaszczeniowego, w odniesieniu do nieruchomości przeznaczonych na pasy drogowe, następuje na wniosek Spółki po bezskutecznym upływie terminu do zawarcia umowy, o której mowa w art. 13 ust. 1, wyznaczonego przez wojewodę na piśmie właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu tych nieruchomości. Termin ten nie może być krótszy niż 1 miesiąc od dnia otrzymania przez właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości pisemnej oferty Spółki dotyczącej zawarcia umowy.

2. W przypadku gdy nieruchomości przeznaczone na pasy drogowe mają nieuregulowany stan prawny, wszczęcie postępowania wywłaszczeniowego następuje na wniosek Spółki, bez konieczności zachowania warunków określonych w ust. 1.

3. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do nieruchomości, co do której istnieje rozbieżność między stanem faktycznym, zapisem w katastrze nieruchomości, a treścią księgi wieczystej lub zbiorem dokumentów oraz gdy nieruchomość wchodzi w skład masy spadkowej.

Art. 16. 1. Postępowanie wywłaszczeniowe wszczyna i wydaje decyzje w jego toku wojewoda.

2. Decyzja o wywłaszczeniu nieruchomości, poza elementami określonymi w przepisach odrębnych, powinna określić termin wydania nieruchomości, bądź opróżnienia lokali i innych pomieszczeń.

3. Do egzekucji obowiązków wynikających z decyzji, o której mowa w ust. 2, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 17. 1. Po wszczęciu postępowania wywłaszczeniowego, wojewoda, na wniosek Spółki, udziela w uzasadnionych przypadkach, w drodze decyzji, zezwolenia na niezwłoczne zajęcie nieruchomości przeznaczonych na pasy drogowe.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu przepisów prawa budowlanego.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1:

- 1) uprawnia do dysponowania nieruchomością na cele budowlane;
- 2) zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń;
- 3) uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez Spółkę.

4. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, dotyczy nieruchomości zabudowanej, do wskazania lokalu zamiennego, jest obowiązana Spółka.

5. Do egzekucji obowiązków wynikających z decyzji, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 18. 1. Wysokość odszkodowania za wywłaszczoną nieruchomość ustala się według jej stanu na dzień wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi i według jej wartości rynkowej w dniu wydania decyzji o wywłaszczeniu.

2. Wartość nieruchomości określają rzeczoznawcy majątkowi, o których mowa w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543, z 2001 r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676 i Nr, poz.).

3. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w razie zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.

Art. 19. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stanowi podstawę do wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy, stanowiącej własność Skarbu Państwa. Przepis art. 17 stosuje się odpowiednio.

2. Jeżeli przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa została uprzednio wdzierżawiona, wynajęta lub użyczona, decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stanowi podstawę do wypowiedzenia przez Spółkę umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie.

3. Do rozwiązania użytkowania stosuje się odpowiednio przepis ust. 2.

4. Jeżeli przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa została oddana w użytkowanie wieczyste, decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stanowi podstawę do rozwiązania tego prawa przez Spółkę działającą w imieniu Skarbu Państwa.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do użytkowania wieczystego nabytego w inny sposób niż w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.

Art. 20. 1. Na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, z mocy prawa, zostaje nieodpłatnie ustanowione prawo ich użytkowania na rzecz Spółki, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji dróg dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Spółka otrzymuje z mocy prawa, nieodpłatnie prawo użytkowania nieruchomości nabytych na cele budowy dróg, od dnia nabycia ich przez nią na własność Skarbu Państwa.

3. Spółka otrzymuje, z mocy prawa, nieodpłatnie prawo użytkowania nieruchomości, o których mowa w art. 19, z dniem wygaśnięcia prawa użytkowania wieczystego, zarządu lub rozwiązania umów użytkowania, dzierżawy, najmu lub użyczenia.

4. Ustanowienie prawa użytkowania, o którym mowa w ust. 1, 2 i 3, stwierdza wojewoda, w drodze decyzji.

5. Decyzja, o której mowa w ust. 4, stanowi podstawę wpisu do księgi wieczystej.

Art. 21. 1. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji drogi nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

2. Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

Art. 22. 1. Koszty nabycia nieruchomości pod drogi, w tym odszkodowania, są wypłacane przez Spółkę ze środków finansowych określonych w przepisach o budowie i eksploatacji dróg krajowych.

2. Spółka jest zwolniona od podatku od nieruchomości przeznaczonych na budowę dróg, nabytych w trybie określonym w rozdziale 3, od dnia ustanowienia prawa użytkowania na tych nieruchomościach.

Art. 23. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 18 ust. 2.

Rozdział 4

Realizacja inwestycji drogowej

Art. 24. 1. Wojewoda wydaje pozwolenie na budowę drogi na zasadach i w trybie przepisów prawa budowlanego, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału.

2. Ilekroć w przepisach prawa budowlanego jest mowa o decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, rozumie się przez to także decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi.

3. O wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę drogi wojewoda zawiadamia, w drodze obwieszczeń, w urzędach gmin i w prasie lokalnej.

Art. 25. 1. Wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę drogi wymaga sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia drogowego na środowisko i dokonania uzgodnień z właściwymi organami.

2. Zakres raportu, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do ustawy.

Art. 26. 1. Wojewoda może nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej, określając termin jej przedłożenia nie wcześniejszy niż 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

2. W analizie porealizacyjnej, o której mowa w ust. 1, dokonuje się porównania ustaleń zawartych w raporcie, o którym mowa w art. 25 ust. 1, z rzeczywistym oddziaływaniem inwestycji drogowej na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia.

Art. 27. Jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wynika konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania i zostało to stwierdzone w pozwoleniu na budowę drogi, utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania następuje w terminie nie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia użytkowania drogi.

Art. 28. 1. Wojewoda doręcza decyzję o pozwoleniu na budowę drogi wnioskodawcy oraz zawiadamia o jej wydaniu pozostałe strony, w drodze obwieszczeń, w urzędach gmin oraz w prasie lokalnej.

2. Zawiadomienie o wydaniu decyzji o pozwoleniu na budowę drogi powinno zawierać informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji. Przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

3. Przepisy ust. 1 i 2 mają odpowiednio zastosowanie do doręczania i zawiadamiania stron o decyzji w sprawie budowy drogi wydanej przez organ drugiej instancji.

Art. 29. 1. W uzasadnionym przypadku, w tym w szczególności w odniesieniu do drogi realizowanej z udziałem środków finansowych pochodzących z programów pomocowych oraz pożyczek zagranicznych, wojewoda, na wniosek inwestora, nadaje decyzji o pozwoleniu na budowę drogi rygor natychmiastowej wykonalności.

2. Odwołanie strony od decyzji o pozwoleniu na budowę drogi powinno być rozpatrzone w terminie 14 dni, a skarga do sądu administracyjnego w terminie dwóch miesięcy.

Art. 31. Jeżeli budowa drogi wymaga wydania pozwolenia wodnoprawnego, właściwy wojewoda wydaje pozwolenie w terminie nie dłuższym niż 1 miesiąc od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.

Art. 32. 1. Jeżeli z pozwolenia na budowę drogi wynika obowiązek dokonania przebudowy istniejących urządzeń infrastruktury technicznej, na wniosek inwestora, wojewoda może ograniczyć, w drodze decyzji, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na zakładanie i przeprowadzanie na nieruchomości ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, jeżeli właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości nie wyraża na to zgody. Przepisy art. 124 ust. 2-7 oraz art. 124a ustawy, o której mowa w art. 18 ust. 2, stosuje się odpowiednio.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu przepisów prawa budowlanego.

3. Do egzekucji obowiązków wynikających z decyzji, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 32. 1. Po rozpoczęciu budowy drogi nie może nastąpić stwierdzenie nieważności decyzji o pozwoleniu na budowę drogi. Art. 158 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

2. W przypadku uwzględnienia skargi na decyzję o pozwoleniu na budowę drogi, w terminie po rozpoczęciu tej budowy, sąd administracyjny może stwierdzić jedynie, że decyzja narusza prawo z przyczyn wyszczególnionych w art. 145 lub 156 Kodeksu postępowania administracyjnego. W takim przypadku art. 160 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi.

Art. 33. 1. Wojewoda wydaje pozwolenie na użytkowanie drogi na zasadach i w trybie przepisów prawa budowlanego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku pozwolenia na budowę drogi posiadającej co najmniej dwie jezdnie, przy czym każdą z nich przeznaczoną dla jednego kierunku ruchu, wojewoda, na wniosek inwestora, wydaje decyzję o pozwoleniu na użytkowanie w odniesieniu do jezdni lub jej odcinka, na którym zakończono budowę.

3. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do drogowych obiektów inżynierskich, objętych pozwoleniem na budowę drogi.

Art. 34. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska z wyłączeniem art. 31-36, art. 46 i 47, art. 49-57 oraz art. 135 ust. 4.

Rozdział 5

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 35. W ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. z 2000 r. Nr 56, poz. 679, Nr 86, poz. 958 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 110, poz. 1189 i Nr 145, poz. 1623 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253) art. 38a otrzymuje brzmienie:

- „Art. 38a. 1. Nieruchomości przeznaczone na drogi krajowe, stanowiące własność Skarbu Państwa, zarządzane przez Lasy Państwowe, stają się z mocy prawa nieodpłatnie przedmiotem użytkowania ustanowionego na rzecz Zarządu Dróg Krajowych spółka akcyjna z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej stała się ostateczna.
2. Ustanowienie prawa użytkowania stwierdza wojewoda w drodze decyzji.
3. Decyzja, o której mowa w ust. 2, stanowi podstawę wpisu do księgi wieczystej.”.

Art. 36. W ustawie z dnia 19 października 1991 r. o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa (Dz. U. z 2001 r. Nr 57, poz. 603,

Nr 115, poz. 1229, Nr 122, poz. 1323 i Nr 154, poz. 1793 i 1800 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 74, poz. 676) w art. 24 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Nieruchomości przeznaczone na drogi krajowe, stanowiące własność Skarbu Państwa, wchodzące w skład Zasobu stają się z mocy prawa nieodpłatnie przedmiotem użytkowania ustanowionego na rzecz Zarządu Dróg Krajowych spółka akcyjna z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej stała się ostateczna. Ustanowienie prawa użytkowania stwierdza wojewoda w drodze decyzji. Decyzja wojewody stanowi podstawę wpisu do księgi wieczystej.”.

Art. 37. W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543, z 2001 r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 74, poz. 676) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) ustawy z dnia o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. Nr ... ,poz. ...) ,”;

2) w art. 95 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) wydzielenia części nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej,”;

3) w art. 109 w ust. 3 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) sprzedaż nieruchomości lub nabycie prawa użytkowania następuje na cele budowy dróg krajowych.”;

4) w art. 223 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Starostowie, wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej, oddadzą w użytkowanie Zarządu Dróg Krajowych spółka akcyjna, nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa zajęte pod drogi krajowe.”.

Art. 38. W ustawie z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (Dz.U. Nr 86, poz. 959, Nr 103, poz. 1099 oraz z 2001 r. Nr 100, poz. 1085), w art. 2 w pkt 1 lit. g otrzymuje brzmienie:

- „g) podlegających przepisom o gospodarce nieruchomościami lub przepisom o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych,”.

Art. 39. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 i Nr 115, poz. 1229 oraz z 2002 r. Nr 74, poz. 676) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 uchyla się pkt 2;
- 2) w art. 19 w ust. 2 uchyla się pkt 6;
- 3) w art. 46:
 - a) w ust. 4 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi wydawana na podstawie ustawy z dniao szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U. Nr, poz.....),”;
 - b) uchyla się ust. 5 i 6;
- 4) w art. 49:
 - a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz wskazań lokalizacyjnych, o których mowa w art. 46 ust. 5”,
 - b) w ust. 5 skreśla się wyrazy „a w sprawach, o których mowa w art. 46 ust. 5 – ministra właściwego do spraw środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego”;
- 5) w art. 52 uchyla się ust. 6-9;
- 6) uchyla się art. 54;
- 7) w art. 57 uchyla się ust. 2;
- 8) w art. 381 uchyla się ust. 2.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 40. 1. Wskazania lokalizacyjne udzielone do dnia wejścia w życie ustawy pozostają w mocy w zakresie dotyczącym ustalenia przebiegu autostrady, a w pozostałym zakresie o ile ich treść nie jest sprzeczna z przepisami niniejszej ustawy.

2. Decyzje o ustaleniu lokalizacji autostrady wydane do dnia wejścia w życie ustawy pozostają w mocy.

3. Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, wydane do dnia wejścia w życie ustawy, a dotyczące dróg objętych niniejszą ustawą, zachowują moc do roku 2010.

Art. 41. 1. Do spraw wszczętych i nie zakończonych do dnia wejścia w życie ustawy decyzją ostateczną przepisy niniejszej ustawy stosuje się, na wniosek uprawnionego podmiotu.

2. Postępowania o udzielenie wskazań lokalizacyjnych niezakończone do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy umarza się, z tym że dokumentacja do wniosku o ich udzielenie może być wykorzystana do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi.

Art. 42. 1. Decyzje o ustaleniu lokalizacji drogi, decyzje o pozwoleniu na budowę drogi oraz inne decyzje wydane na podstawie niniejszej ustawy pozostają w mocy.

2. Do spraw wszczętych i nie zakończonych do dnia utraty mocy przez niniejszą ustawę stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 43. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r. i traci moc z wyjątkiem rozdziałów 5 i 6 z dniem 31 grudnia 2006 r.

UZASADNIENIE

Przedstawiana ustawa jest regulacją służącą realizacji Strategii Gospodarczej Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca”, a w szczególności jej części zatytułowanej „Infrastruktura – klucz do rozwoju”. Ma ona charakter specjalny, a jej działanie jest ograniczone w czasie do końca 2006 r. Jej celem jest zdecydowane uproszczenie procedur przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych. Jest to warunek konieczny do wyraźnego przyspieszenia procesu budowy tych dróg, a zwłaszcza autostrad, dróg szybkiego ruchu oraz obwodnic miast aż do 2010 r.

Przyspieszenie rozwoju sieci dróg krajowych jest warunkiem nadrobienia zaległości w tym zakresie występujących między Polską a większością krajów europejskich oraz podstawą długotrwałego rozwoju ekonomicznego i cywilizacyjnego kraju. Szybki wzrost inwestycji drogowych jest też szansą na przełamanie obecnej stagnacji gospodarczej i zmniejszenia skali bezrobocia. Skalę opóźnień Polski w rozwoju sieci autostrad prezentuje tabela, będąca załącznikiem do uzasadnienia.

Osiągnięcie poważnego przyspieszenia budowy i modernizacji autostrad i pozostałych dróg krajowych, oprócz uproszczenia procedur przygotowania i realizacji inwestycji drogowych wprowadzanych przedstawianą ustawą, wymaga zmiany skali i modelu finansowania tych inwestycji. Dotychczasowy model koncesyjny, przewidywany jako podstawowy do budowy autostrad i dróg ekspresowych, którego skuteczność okazała się zbyt ograniczona, musi zostać uzupełniony o aktywniejszy udział państwa w finansowaniu i realizacji tych inwestycji. Podobnie jak w większości krajów, prowadzących wielkie inwestycje infrastrukturalne, jest konieczne (oprócz innych źródeł) znacznie szersze niż dotychczas wykorzystanie, przez państwo bądź kontrolowane przez nie instytucje, kredytów i pożyczek międzynarodowych instytucji finansowych (przewidywane w Programie 9,0-12,0 mld zł w latach 2002-2005). W celu zagwarantowania stabilności systemu finansów publicznych musi to następować przy ograniczeniu do minimum przyrostu poziomu długu publicznego. Konieczne jest też wprowadzenie bardziej efektywnego w najbliższych latach i mniej obciążającego koszty budowy dróg płatnych systemu poboru opłat. Te kwestie, w tym konieczne do realizacji powyższego zmiany organizacyjne, reguluje przedstawiany równoległe projekt ustawy o budowie i eksploatacji dróg krajowych. Oba projekty łącznie zastępują obowiązującą dotychczas ustawę o autostradach płatnych.

Wprowadzenie obu ustaw jest warunkiem osiągnięcia zdecydowanego przyspieszenia tempa budowy i modernizacji dróg krajowych. Uproszczone procedury przygotowania i realizacji inwestycji drogowych oraz stworzone warunki do skorzystania z poważnego zakresu wieloletnich kredytów i pożyczek pozwolą zrealizować cele określone w Strategii Gospodarczej Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój - Praca”, która zakłada :

- a) zwiększenie tempa budowy i oddawania do użytku autostrad i dróg ekspresowych do poziomu ponad 200 km rocznie, począwszy od IV kwartału 2004 r.,
- b) oddanie do użytku w terminie do końca 2005 r.:
 - 550 km autostrad (w tym 141 km po gruntownej przebudowie),
 - 200 km dróg ekspresowych,
 - 47 obwodnic,
- c) wzmocnienia nawierzchni 500 km dróg krajowych do nacisku 11,5 tony na oś (standard UE),
- d) rozpoczęcie budowy kolejnych ponad 500 km autostrad.

Wszystkie wymienione czynniki, jak również fakt, że czekające nas w okresie najbliższych kilkunastu lat zadanie modernizacji i budowy autostrad, dróg szybkiego ruchu i pozostałych dróg krajowych jest przedsięwzięciem na bezprecedensową dotąd skalę, sprawiają, że kwestia przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych wymaga (choćby czasowego) wyłączenia z ogólnych przepisów o drogach publicznych i uregulowania w trybie szczególnym, w postaci odrębnej ustawy.

Przedstawiana ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych reguluje:

- warunki lokalizacji dróg krajowych,
- warunki nabywania nieruchomości pod drogi krajowe,
- zasady prowadzenia inwestycji w zakresie dróg krajowych.

Lokalizacja dróg krajowych

Istniejące procedury lokalizacji dróg krajowych wymagają zarówno uproszczenia, jak i ujednolicenia. W przypadku autostrad obecna procedura lokalizacyjna składa się z dwóch etapów: ustalenia wskazań lokalizacyjnych przez ministra właściwego do spraw administracji

publicznej oraz ustalenia lokalizacji przez wojewodę. Jest to procedura zdecydowanie zbyt czasochłonna, która nierzadko ciągnie się całymi latami. Samo przygotowanie wniosku do wskazań lokalizacyjnych i jego rozpatrzenie, obejmujące uzgodnienia z 9 resortami, zajmuje 1,5 – 2 lat. Dlatego w projekcie ustawy rezygnuje się z etapu wskazań lokalizacyjnych, włączając go do etapu ustalenia lokalizacji przez wojewodę. Dzięki temu nastąpi uproszczenie i skrócenie procedury lokalizacyjnej, bez naruszenia jakości wydanej decyzji. Wojewoda ma obowiązek wydania decyzji lokalizacyjnej w terminie 3 miesięcy od daty złożenia wniosku (art. 3).

Tak określona procedura lokalizacyjna zostaje rozciągnięta na niepłatne drogi krajowe, gdzie zastępuje ona dotychczasowe decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Ujednoczenie procedury powinno przyczynić się do skrócenia czasu rozpatrywania wniosków lokalizacyjnych.

Zmianom w stosunku do przepisów o autostradach płatnych ulega też treść wniosków lokalizacyjnych i decyzji lokalizacyjnych. Przede wszystkim rezygnuje się z dwóch, prowadzonych na etapie wskazań i na etapie lokalizacji, ocen oddziaływania na środowisko, zastępując je jednym raportem oddziaływania na środowisko (art. 5 ust.1 pkt 5), którego wzór stanowi załącznik do ustawy. Celem raportu jest dokonanie wszechstronnej i kompleksowej oceny oddziaływania na środowisko, która z jednej strony, uwzględni wymogi zawarte w przepisach prawa ochrony środowiska, z drugiej zaś, będzie wyraźnie dostosowana do specyfiki inwestycji drogowych. Wydaje się, że dzięki takiemu podejściu jest możliwe zarówno spełnienie wysokich wymagań stawianych przez prawo ochrony środowiska, jak i znaczne skrócenie czasu koniecznego na przygotowanie i rozpatrzenie w odpowiednim postępowaniu raportu oddziaływania na środowisko oraz na rozpatrzenie go w postępowaniu dotyczącym oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

Na etapie decyzji lokalizacyjnej prowadzi się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa, zgodnie z procedurami przewidzianymi w przepisach prawa ochrony środowiska.

W przepisach dotyczących lokalizacji dróg wprowadzono też dwa całkiem nowe uregulowania:

- 1) zasadę, że z dniem wszczęcia przez wojewodę postępowania o ustalenie lokalizacji drogi, przeznaczone na nią nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa nie mogą być

- przedmiotem obrotu (art. 5 ust. 6). Ma to zapobiec znanym z przeszłości przypadkom spekulacyjnego obrotu gruntami Skarbu Państwa przewidzianymi pod budowę autostrad,
- 2) przepis stanowiący, że nie można uzależniać ustalenia lokalizacji drogi od spełnienia nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami świadczeń lub warunków (art. 6). Ma to na celu ochronę inwestorów przed przypadkami wymuszania na nich dodatkowych świadczeń.

Nabywanie nieruchomości pod drogi

W dotychczasowym stanie prawnym ustalenie lokalizacji drogi nie prowadzi automatycznie do podziału nieruchomości, przez które przebiega pas drogowy, w związku z czym konieczne jest przeprowadzenie dwóch czasochłonnych postępowań administracyjnych. Aby uniknąć tej sytuacji, projektowana ustawa przewiduje włączenie postępowania podziałowego do postępowania lokalizacyjnego. W ten sposób decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi staje się zarazem decyzją o zatwierdzeniu załączonego do wniosku lokalizacyjnego projektu podziału nieruchomości (art. 12).

Nabywaniem na własność Skarbu Państwa nieruchomości przeznaczonych pod budowę dróg zgodnie z ustawą zajmuje się Zarząd Dróg Krajowych spółka akcyjna (dalej ZDK). Dziś zadanie to spoczywa na GDDKiA. Na nieruchomościach tych zostaje ustanowione prawo użytkowania na rzecz Spółki.

ZDK ma też prawo nabywania na rzecz Skarbu Państwa, tzw. „resztówek”, a więc leżących poza pasem drogowym części nieruchomości, które nie nadają się do wykorzystania na dotychczasowe cele (art. 13 ust. 3). Takie rozwiązanie powinno przyczynić się do usprawnienia procesu wykupu gruntów.

Zgodnie z przedstawianą ustawą, postępowania wywłaszczeniowe prowadzi wojewoda. Nowym elementem jest to, że decyzja o wywłaszczeniu nieruchomości powinna określać termin wydania nieruchomości (art. 16 ust. 2). Określona też zostaje procedura wydania nieruchomości (art. 16 ust. 3). Oba te elementy powinny przyczynić się do znacznego zwiększenia skuteczności egzekwowania decyzji wywłaszczeniowych.

Wywłaszczenie nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym następować będzie na wniosek ZDK, bez uprzedniej konieczności złożenia oferty i upływu terminu wyznaczanego przez wojewodę do zawarcia umowy (art. 15 ust. 2). Tę samą procedurę stosuje się też do dwóch innych kategorii nieruchomości:

- 1) nieruchomości, w przypadku których istnieje rozbieżność między stanem faktycznym, zapisem w katastrze nieruchomości, a treścią księgi wieczystej,
- 2) nieruchomości stanowiących masę spadkową.

W ten sposób usunięte zostają przeszkody prawne, uniemożliwiające wywłaszczenie nieruchomości we wszystkich przypadkach, gdy nie da się skutecznie złożyć właścicielowi oferty nabycia nieruchomości.

Skróceniu z 2 miesięcy do 1 miesiąca ulega termin wyznaczony właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu przez wojewodę na zawarcie umowy sprzedaży z ZDK, po upływie którego może nastąpić wszczęcie postępowania wywłaszczeniowego (art. 15 ust. 1).

W dotychczasowym stanie prawnym nie ma możliwości zajęcia nieruchomości będącej w trakcie komunalizacji. Stąd ustawa wprowadza nowy przepis, mówiący, że w przypadku nieuregulowania przez jednostkę samorządu terytorialnego stanu prawnego nieruchomości, wojewoda może udzielić zezwolenia na niezwłoczne jej zajęcie (art. 14 ust. 2).

Precyzuje się też, jakie są skutki prawne wydania decyzji o niezwłocznym zajęciu nieruchomości (art. 17). Decyzja ta:

- 1) uprawnia do dysponowania nieruchomością na cele budowlane,
- 2) zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń,
- 3) uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez spółkę ZDK.

Innym problemem pojawiającym się przy przejmowaniu gruntów są bardzo wysokie koszty związane ze zmianą przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych. W dotychczasowym stanie prawnym z opłat za „odrolnienie” i części opłat za „odlesienie” zwolnione są jedynie autostrady. W celu obniżenia i tak wysokich kosztów budowy dróg krajowych proponuje się zwolnienie z tych opłat nieruchomości przeznaczonych pod ich budowę (art. 21 ust. 1).

Odstępuje się też od obowiązku uzyskiwania zezwoleń oraz wnoszenia opłat za usuwanie drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi, z wyjątkiem sytuacji, w której w grę wchodzi usunięcie drzew i krzewów znajdujących się na terenie nieruchomości wpisanej na listę zabytków (art. 21 ust. 2).

Spółka jest zwolniona też od podatku od nieruchomości przeznaczonych na budowę dróg, a nabywanych w trybie określonym w przepisach rozdziału 3 projektu (art. 22 ust. 2).

Realizacja inwestycji drogowej

Ustawa jest oparta na przekonaniu, że najważniejszym momentem do przeprowadzenia pełnego postępowania w sprawie oceny oddziaływania drogi na środowisko, z udziałem społeczeństwa, jest etap wydawania decyzji o jej lokalizacji. W związku z tym do wniosku o pozwolenie na budowę dołącza się jedynie uproszczony raport o oddziaływaniu na środowisko, sporządzony zgodnie z wzorem stanowiącym załącznik nr 2 do ustawy. Celem tego raportu jest weryfikacja i dodatkowe uszczegółowienie danych przedstawionych w raporcie sporządzonym na etapie wniosku do decyzji o ustaleniu lokalizacji.

Upraszcza się też sposób informowania stron o wydaniu pozwolenia na budowę drogi. Decyzja w tej sprawie jest doręczana jedynie wnioskodawcy, zaś pozostałe strony są informowane w drodze obwieszczeń w urzędach gmin oraz w prasie lokalnej (art. 28).

Istotne zmiany wprowadza się też w zakresie prowadzenia analizy porealizacyjnej inwestycji drogowej oraz w zakresie tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ze względu na stopniowy wzrost ruchu na nowo oddawanych drogach, analizy po-realizacyjnej nie przeprowadza się wcześniej niż 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytku (art. 26). Natomiast obszary ograniczonego użytkowania tworzy się, nie jak dotąd, na etapie poprzedzającym budowę drogi, lecz po zakończeniu jej budowy, jednakże w terminie nie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia użytkowania drogi (art. 27).

Ustawa sankcjonuje też fakt, że rozpoczęcie budowy drogi jest procesem praktycznie nieodwracalnym. Stąd zapis, że po rozpoczęciu budowy drogi nie może nastąpić stwierdzenie nieważności albo uchylenie pozwolenia na jej budowę. (art. 32).

Specyfika obiektów drogowych wymaga też odstąpienia od przyjętego w prawie budowlanym założenia, że pozwolenie na użytkowanie dotyczy całego obiektu budowlanego. Dopuszcza się wydanie pozwolenia na użytkowanie jednej jezdni drogi dwujezdniowej, względnie odcinka jednej jezdni drogi dwujezdniowej.

Przepisy przejściowe

Pozostają w mocy wskazania lokalizacyjne w zakresie dotyczącym ustalenia przebiegu autostrad, a także wydane decyzje lokalizacyjne. Dotyczące dróg krajowych decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu zachowują moc do 2010 r.

Do spraw wszczętych a nie zakończonych do dnia wejścia w życie omawianej ustawy stosuje się przepisy dotychczas obowiązujące, chyba że uprawniony podmiot wnioskuje inaczej.

Ustawa ma charakter epizodyczny i traci moc z dniem 31 grudnia 2006 r.

Skutki finansowe proponowanych rozwiązań związanych z przygotowywaniem i realizacją inwestycji w zakresie dróg określają przepisy projektu ustawy o budowie i eksploatacji dróg krajowych.

Projekt ustawy został przekazany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, a także do zaopiniowania do organizacji społecznych, gospodarczych i związkowych w zakresie drogownictwa.

Uzyskał szerokie poparcie, a zgłoszone dodatkowe propozycje ułatwiające i przyspieszające proces realizacji inwestycji drogowych zostały w projekcie wykorzystane.

5a/8/hb

Załączniki do ustawy z dnia

Załącznik nr 1

Raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia drogowego na środowisko, wymagany do wniosku o ustalenie lokalizacji drogi.

1. Raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia drogowego na środowisko powinien uwzględniać fazy realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia i spełniać następujące wymagania:
 - 1) identyfikować elementy środowiska oraz dobra kultury istniejące w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia,
 - 2) ustalać wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności na ludzi, zwierzęta, rośliny, powierzchnię ziemi, wodę, powietrze, klimat, dobra materialne, krajobraz oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami środowiska,
 - 3) ustalać wpływy planowanego przedsięwzięcia na dobra kultury, a w tym: zasoby i walory dóbr kultury, krajobraz kulturowy oraz obszary i obiekty chronione na podstawie odrębnych przepisów, z uwzględnieniem istniejącej dokumentacji, inwentaryzacji i rejestru konserwatorskiego,
 - 4) przyjmować za podstawę oceny istniejące dane obserwacyjne i pomiarowe oraz inne informacje dotyczące stanu środowiska i dóbr kultury, występujących uciążliwości, a także dane zawarte w istniejących opracowaniach dotyczących stanu środowiska,
 - 5) przedstawiać zagadnienia w formie opisowej i graficznej.
2. Raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać:
 - 1) opis planowanego przedsięwzięcia drogowego, a w szczególności:
 - a) charakterystykę planowanego przedsięwzięcia i warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji,

- b) informacje o obiektach budowlanych i urządzeniach związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia,
 - c) wpływ planowanego przedsięwzięcia na istniejące elementy sieci drogowej z uwzględnieniem wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia,
 - d) przewidywane wielkości emisji w trakcie eksploatacji obiektu drogowego,
- 2) charakterystykę środowiska w obszarze przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, uwzględniając:
 - a) elementy przyrodnicze środowiska i tendencje zmian w nim zachodzących,
 - b) obszary chronione, określone na podstawie przepisów odrębnych,
 - c) walory krajobrazowe i rekreacyjne,
 - 3) opis wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia,
 - 4) opis wariantów przebiegu przedsięwzięcia drogowego w sąsiedztwie lub na obszarach rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych i obszarów objętych ochroną przyrody na podstawie prawa międzynarodowego oraz na obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej, wraz z uzasadnieniem wyboru wariantów,
 - 5) charakterystykę istniejącego zagospodarowania i użytkowania terenów w obszarze przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia,
 - 6) syntetyczne zestawienie dóbr kultury objętych ochroną na podstawie przepisów szczególnych, wraz z ich wskazaniem,
 - 7) określenie przewidywanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym również w przypadku wystąpienia poważnego zagrożenia spowodowanego wypadkiem drogowym,
 - 8) opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, występujące w czasie realizacji i eksploatacji obiektu drogowego,
 - 9) analizę i ocenę potencjalnych zagrożeń i szkód dla dóbr kultury, ze wskazaniem obiektów lub stanowisk archeologicznych narażonych na zniszczenie dużych części

trwałych obiektów architektonicznych, fragmentów założeń parkowych i innych dóbr kultury w obrębie planowanego terenu budowy przedsięwzięcia,

- 10) określenie potencjalnych zagrożeń w fazach realizacji i eksploatacji obiektu drogowego dla warunków życia i zdrowia ludzi, w tym prawdopodobnego zasięgu oddziaływań ponadnormatywnych hałasu, zanieczyszczeń powietrza, wody,
- 11) określenie założeń do:
 - a) ratowniczych badań obiektów, stanowisk archeologicznych i historycznych, znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie prac budowlanych,
 - b) programu zabezpieczenia istniejących dóbr kultury przed negatywnym oddziaływaniem obiektu drogowego oraz ochrony krajobrazu kulturowego,
- 12) opis zastosowanych metod prognozowania, przyjętych założeń i rozwiązań oraz wykorzystanych danych, w tym o ruchu drogowym, a także stwierdzonych braków i niedoskonałości w tym zakresie,
- 13) opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko oraz ocenę efektywności proponowanych metod i środków,
- 14) wnioski dotyczące:
 - a) warunków projektowania i realizacji planowanego przedsięwzięcia, w tym zabezpieczeń środowiska,
 - b) potrzeby zmian przebiegu drogi, w odniesieniu do wybranych jej odcinków ze względu na ochronę dóbr kultury i ochronę przyrody,
- 15) opis trudności wynikających z niedostatków techniki, luk w danych i we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport,
- 16) opracowanie zagadnień w formie graficznej, w tym map w skali 1:5000,
- 17) źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu,
- 18) streszczenie informacji zawartych w raporcie w języku niespecjalistycznym.

Załącznik nr 2

Raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na stanowisko, wymagany do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę drogi.

Raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać:

- 1) krótki opis projektowanego przedsięwzięcia z uwzględnieniem tych jego elementów, które są związane z oddziaływaniami na środowisko,
- 2) syntetyczny opis elementów środowiska, w jakim przedsięwzięcie ma być zlokalizowane, objętych zakresem jego przewidywanego oddziaływania,
- 3) syntezę warunków realizacji przedsięwzięcia oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska zawartych w decyzji o ustaleniu lokalizacji oraz w innych decyzjach dotyczących ochrony środowiska,
- 4) ocenę sposobów realizacji warunków zawartych w decyzji o ustaleniu lokalizacji;
- 5) weryfikację zmian w realizacji wymagań dotyczących ochrony środowiska dokonanych w projekcie budowlanym w związku z uszczegółowieniem projektu przedsięwzięcia oraz stwierdzeniem nowych okoliczności i oddziaływań,
- 6) ocenę poprawności metod prognozowania i analiz dotyczących oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko wykorzystanych w projekcie wraz z oceną poprawności i kompletności danych o ruchu drogowym istniejącym i prognozowanym oraz zastosowanych środków redukujących te oddziaływania,
- 7) ocenę efektywności środków zapobiegających, redukujących i kompensujących oddziaływania na elementy środowiska zastosowanych w projekcie budowlanym z uwzględnieniem okresów realizacji i eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia drogowego,
- 8) sprawdzenie, czy zagrożone dobra kultury, zlokalizowane w obrębie projektowanego terenu budowy drogi, mają opracowane projekty ograniczające niekorzystne oddziaływania w fazie realizacji i eksploatacji obiektu,
- 9) źródła informacji stanowiących podstawę do sporządzenia raportu oraz wskazanie trudności wynikających z niedostatków metod i danych, jakie napotkano opracowując raport,
- 10) wnioski dotyczące:
 - a) ustaleń w zakresie zagadnień podanych w pkt 4 – 8,
 - b) celowości i możliwości etapowania budowy urządzeń ochrony środowiska,
 - c) wymagań ochrony środowiska w trakcie wykonywania robót budowlanych,

- d) celowości wykonania oraz zakresu analizy porealizacyjnej,
- 11) streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie,
- 12) opracowanie zagadnień w formie graficznej, w tym map w skali odpowiedniej do prezentowanego zagadnienia, nie mniejszej jednak niż 1:5000.



SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH

Prof. dr hab. Danuta Hübner
Sekr. Min. DH/2660/2002/DPE-eh, pw, jg

Warszawa, 24 sierpnie 2002r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (pismo nr RM-10-169-02), pozwalam sobie przedstawić następującą opinię:

- I. Celem przedłożonego projektu ustawy jest określenie warunków przygotowania, w tym warunków lokalizacji i nabywania nieruchomości oraz budowy dróg krajowych, w tym autostrad, jak również wskazanie organów właściwych w ww. sprawach. Co do zasady, przedmiot przedłożonej regulacji pozostaje poza zakresem prawa Unii Europejskiej. Analizy wymagają jednak zaproponowane w projekcie kwestie szczegółowe, związane z wymogami *acquis* w zakresie ochrony środowiska.
- II. Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem art. 5 projektu ustawy, wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi powinien zawierać m.in. raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji drogowej na środowisko. Zakres ww. raportu określony zostanie w załączniku do projektowanej regulacji. Informacja o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi publikowana jest w prasie lokalnej oraz udostępniana w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg planowanej drogi.

Kwestie dotyczące obowiązku sporządzenia raportu planowanych przedsięwzięć na środowisko uregulowane zostały w prawie Unii Europejskiej Dyrektywą Rady 85/337/EWG w sprawie oceny skutków niektórych publicznych i prywatnych przedsięwzięć dla środowiska, znowejzowaną Dyrektywą Rady 97/11/WE. Powyższa regulacja wspólnotowego prawa pochodnego ma na celu realizację jednego z celów Wspólnoty, jakim jest zapobieganie powstawaniu zanieczyszczeń i związanych z tym uciążliwości. Zgodnie z art. 2 ww. Dyrektywy, przewidziane w ww. dyrektywie wymagania minimalne dotyczące oceny oddziaływania na środowisko mogą być włączone do istniejących w państwach członkowskich procedur udzielania zezwoleń. Należy zatem stwierdzić, iż prawo wspólnotowe pozostawia państwom członkowskim swobodę w wyborze środków realizacji celów sformułowanych w ww. dyrektywie. Forma realizacji nie może jednak wpływać na ograniczenie lub utrudnienie ochrony lub egzekucji zawartych w niej lub łączących się z jej treścią uprawnień. Należy przy tym zaznaczyć, iż Dyrektywa 85/337/EWG określa *expressis verbis* budowę dróg i autostrad jako przedsięwzięcia mogące szczególnie znacząco oddziaływać na środowisko, i – co za tym idzie – podlegające pełnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Nieuwzględnienie wymogu konsultacji społecznych w zaproponowanym Rozdziale 2 przedłożonego projektu ustawy stanowi zatem istotne naruszenie prawa wspólnotowego. Należy równocześnie podkreślić, iż odpowiednią, dostosowaną do wymogów ww. dyrektyw, procedurę oddziaływania na środowisko w odniesieniu do decyzji o lokalizacji autostrad zawiera obowiązująca ustawa Prawo ochrony środowiska. **Wydaje się zatem, iż poprzez zamieszczenie w art. 11 przedłożonego projektu ustawy odesłania do odpowiednich przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska powoduje usunięcie stwierdzonej powyżej niezgodności.**

- III. W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, iż przedłożony projekt ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem.



Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Ministerstwo Infrastruktury

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 4 września 2002 r.

Cena 1,44 zł + 22% VAT

