

U S T A W A

z dnia2017 r.

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej

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

1) w art. 4a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określa w drodze zarządzenia wykaz dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.”;

2) w art. 5 w ust. 1 uchyla się pkt 7;

3) 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 mające znaczenie dla województwa.”;

4) w art. 8 dodaje się ust. 5-7 w brzmieniu:

„5. Zarządca terenu, a w przypadku jego braku właściciel terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna wskazana w wykazie, o którym mowa w art. 4a ust. 2 lub jej odcinek jest obowiązany do jej udostępnienia w celu budowy, przebudowy, remontu lub przejazdu pojazdów w celach obronności i bezpieczeństwa państwa.

6. Budowa, przebudowa i remont dróg wewnętrznych wskazanych w wykazie, o którym mowa w art. 4a ust. 2, lub ich odcinków należy do podmiotu, który wystąpił z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka.

7. Koszt budowy, przebudowy i remontu dróg wewnętrznych wskazanych w wykazie, o którym mowa w art. 4a ust. 2, lub ich odcinków pokrywa podmiot, który wystąpił z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka.”.

5) w art. 18 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu,

6) w art. 19 dodaje się ust. 9-12 w brzmieniu:

„9. Zadania z zakresu budowy, przebudowy lub remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków, mogą być przekazywane, pomiędzy zarządcami dróg lub pomiędzy zarządcą drogi, a upoważnionym przez Ministra Obrony Narodowej organem wojskowym, w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.

10. Zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków mogą być finansowane lub dofinansowywane przez Ministra Obrony Narodowej lub przez zarządcę drogi, na podstawie porozumień, o których mowa w ust. 9.

11. Koszt budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków należy do podmiotu, który wystąpił z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka.

12. Zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków mogą być finansowane lub dofinansowywane z budżetu państwa ze środków pozostających w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1534 i 2138) w art. 6 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) warunki i tryb planowania i finansowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa realizowanych przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego, sposób ich nakładania oraz właściwość organów w tych sprawach, w tym ujętych w planowaniu operacyjnym i programach Ministra Obrony Narodowej związanych z realizacją inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym;”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PODSEKRETAZ STANU
Jerzy Szmit

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego
Tomasz Behrendt

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Drog Publicznych
Agnieszka Krupa

DYREKTOR
Departamentu Drog Publicznych
Jarosław Waszkiewicz

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej przewiduje zmiany w :

- ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej.

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 drogach objętych przygotowaniem obronnymi. Zaproponowane zmiany wprowadzają uregulowania prawne umożliwiające finansowanie z budżetu państwa dostosowania aktualnych parametrów technicznych dróg do wymagań techniczno-obronnych, niezależnie od ich kategorii, uwzględniających wymagania transportowe Sił Zbrojnych RP i NATO. Wdrożenie nowych rozwiązań prawnych umożliwi również zawieranie porozumień pomiędzy zarządcami dróg w zakresie zadań związanych z budową, przebudową i remontami dróg o znaczeniu obronnym.

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany:

Art. 1 projektu ustawy – przewiduje zmiany w *ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*.

Pkt. 1 *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, 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 i wewnętrzne, 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 i wewnętrznych, 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 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 2 i 3 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.

W pkt 4 *projektu ustawy* proponuje się zmiany w zakresie przepisów dotyczących dróg wewnętrznych, a zatem tych dróg, które nie zostały zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych zaliczone do jednej z czterech kategorii dróg publicznych. Projekt przewiduje dodanie nowych przepisów (ust. 5-7) w dotychczasowym art. 8 tej ustawy, zgodnie, z którymi, zarządca terenu, a w przypadku jego braku właściciel terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna (lub jej odcinek) wskazana w wykazie dróg o znaczeniu obronnym, jest obowiązany do jej udostępnienia w celu budowy, przebudowy, remontu lub przejazdu pojazdów w celach obronności i bezpieczeństwa państwa. Jednocześnie przewiduje się, iż budowa, przebudowa lub remont dróg wewnętrznych (lub jej odcinków) wskazanych w wykazie, należy do podmiotu, który wystąpił z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka. Zaś koszt budowy, przebudowy lub remontu dróg wewnętrznych wskazanych w wykazie, jako drogi o znaczeniu obronnym należy do podmiotu, który wystąpił z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka. 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 zabezpieczyć potrzeby transportowe Sił Zbrojnych RP i NATO.

Pkt 5 *projektu ustawy* dotyczy art.18 ust 2 pkt 2 *ustawy o drogach publicznych*. Dotychczasowe brzmienie tego przepisu określa, że do zadań Generalnego Dyrektora Dróg

Krajowych i Autostrad należy „nadзор nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa” i nie wskazuje, jakie zadania w ramach tego nadzoru Generalny Dyrektor miałby wykonywać. Sam zapis „nadзор” nie jest w żadnych przepisach doprecyzowany, co powoduje, że często interpretuje się go jako zapis obligujący Generalnego Dyrektora do obowiązku przygotowania wszystkich dróg o znaczeniu obronnym na obszarze kraju, a tym samym również tych, których zarządcą nie jest. Doprecyzowanie zapisu dotyczącego nadzoru związane jest z planowanymi przygotowaniem obronnymi obejmującymi kategorie dróg publicznych i dróg wewnętrznych (lub ich odcinków) ujętych w wykazie dróg o znaczeniu obronnym. Nowe przepisy pozwolą ponadto uzyskiwać informacje o realizacji zadań na sieci dróg obronnych od innych zarządców, co w obecnym stanie prawnym jest znacznie utrudnione. Tym samym proponuje się wskazanie konkretnego podmiotu odpowiadającego 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.

Pkt 6 *projektu ustawy*. Zaproponowane zmiany w art. 19 *ustawy o drogach publicznych* wprowadzają uregulowania prawne umożliwiające finansowanie lub dofinansowywanie inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym z budżetu państwa ze środków będących w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej. Wdrożenie nowych rozwiązań prawnych umożliwi również zawieranie porozumień pomiędzy zarządcami dróg lub zarządcą dróg, a upoważnionym przez Ministra Obrony Narodowej organem wojskowym. Należy podkreślić, że zaproponowane zmiany nie ingerują w zadania zarządców dróg, lecz dają możliwość współpracy pomiędzy tymi zarządcami przy realizacji zadań własnych. Aktualnie współpraca taka jest możliwa i dopuszczalna na podstawie porozumień zawieranych zgodnie z art. 19 ust. 4 przepisów *ustawy o drogach publicznych*, który stanowi, iż „zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.”.

Wprowadzenie powyższych zmian pozwoli na zawieranie porozumień w zakresie realizacji zadań na drogach objętych przygotowaniem obronnymi. Każda ze stron będzie mogła wystąpić z inicjatywą i uczestniczyć w kosztach realizacji inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym.

Art. 2 projektu ustawy – przewiduje zmiany w *ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej*.

Propozycja zmiany w art. 6 ust. 2. pkt 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP wynika z konieczności usprawnienia procesu przeprowadzania inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym. Zmiany przepisu pozwolą na opracowanie przez Ministra Obrony Narodowej programu inwestycyjnego realizacji zadań na drogach o znaczeniu obronnym. Utworzenie tego programu umożliwi pozyskanie środków finansowych z budżetu państwa będącego w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej, które będą dedykowane wyłącznie na inwestycje na drogach o znaczeniu obronnym.

Proponowane zmiany w ustawie o drogach publicznych i ustawie o powszechnym obowiązku obrony RP umożliwią wykorzystanie na potrzeby obrony państwa wszystkich kategorii dróg publicznych i dróg wewnętrznych (lub ich odcinków) niezbędnych do zabezpieczenia potrzeb transportowych Sił Zbrojnych RP i NATO. 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 na budowę, przebudowę i remont 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 2016 r. poz. 296 oraz 1579) 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 oraz 1204).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* zostanie 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>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Minister Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu 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>Data sporządzenia 12 stycznia 2017 r.</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac UD187</p>
--	--

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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 usprawnienie procesu inwestycji na drogach objętych przygotowaniem obronnymi. Zaproponowane zmiany wprowadzają uregulowania prawne umożliwiające finansowanie z budżetu państwa dróg o znaczeniu obronnym, dostosowania aktualnych parametrów technicznych dróg do wymagań techniczno-obronnych niezależnie od ich kategorii, uwzględniających wymagania transportowe Sił Zbrojnych RP i NATO. Wdrożenie nowych rozwiązań prawnych umożliwi również zawieranie porozumień pomiędzy zarządcami dróg w zakresie zadań związanych z budową, przebudową i remontami dróg o znaczeniu obronnym.

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,
- ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej.

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 i wewnętrzne, 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 i wewnętrznych, 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.

Projekt ustawy przewiduje również zmiany w zakresie przepisów dotyczących dróg wewnętrznych, a zatem tych dróg, które nie zostały zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych zaliczone do jednej z czterech kategorii dróg publicznych. Projekt przewiduje dodanie nowych przepisów, zgodnie, z którymi zarządca terenu, a w przypadku jego braku właściciel terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna (lub jej odcinek) wskazana w wykazie dróg o znaczeniu obronnym, jest obowiązany do jej udostępnienia w celu budowy, przebudowy, remontu lub przejazdu pojazdów w celach obronności i bezpieczeństwa państwa. Jednocześnie przewiduje się, iż budowa, przebudowa lub remont dróg wewnętrznych (lub jej odcinków) wskazanych w wykazie, należy do podmiotu, który wystąpił z inicjatywą budowy, przebudowy lub remontu tej drogi lub jej odcinka. Podmiot ten będzie również ponosił koszty budowy, przebudowy lub remontu dróg wewnętrznych wskazanych w wykazie, jako drogi o znaczeniu obronnym. 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 zabezpieczyć potrzeby transportowe Sił Zbrojnych RP i NATO.

Projekt ustawy doprecyzowuje przepisy dotyczące nadzoru związanego z planowanymi przygotowaniem obronnymi obejmującymi kategorie dróg publicznych i dróg wewnętrznych (lub ich odcinków) ujętych w wykazie dróg o znaczeniu obronnym. Zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie wykonywał nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa.

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie w ustawie o drogach publicznych uregulowań prawnych umożliwiających finansowanie lub dofinansowywanie inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym z budżetu państwa ze środków będących w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej. Wdrożenie nowych rozwiązań prawnych umożliwi również zawieranie porozumień pomiędzy zarządcami dróg lub zarządcą dróg, a upoważnionym przez Ministra Obrony Narodowej organem wojskowym.

Proponowane zmiany w ustawie o powszechnym obowiązku obrony RP (art. 2 projektu ustawy) wynikają z konieczności usprawnienia procesu przeprowadzania inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym. Zmiany pozwolą na opracowanie przez Ministra Obrony Narodowej programu inwestycyjnego realizacji zadań na drogach o znaczeniu obronnym. Utworzenie tego programu umożliwi pozyskanie środków finansowych z budżetu państwa będącego w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej, które będą dedykowane wyłącznie na inwestycje na drogach o znaczeniu obronnym.

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 opracowanie przez Ministra Obrony Narodowej Programu inwestycyjnego poprawy dróg ze względu na potrzeby bezpieczeństwa i obronności Państwa. W tym celu Minister Obrony Narodowej ustali szczegółowe kryteria wydatkowania środków finansowych na planowane w Programie inwestycje. Ponadto proponowane przepisy umożliwiają finansowanie lub dofinansowywanie inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym z budżetu państwa ze środków będących w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej.
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 zabezpieczyć 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 umożliwi GDDKiA skuteczny nadzór nad wszystkimi kategoriami dróg o znaczeniu obronnym.
Zarządcy dróg publicznych	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ogólne	Projektowane przepisy wprowadzają możliwość przekazywania zadań z zakresu budowy, przebudowy lub remontu dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków, pomiędzy zarządcami dróg lub pomiędzy zarządcą drogi, a upoważnionym przez Ministra Obrony Narodowej organem wojskowym, w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.
Właściciele lub zarządcy dróg wewnętrznych	nieokreślona	ogólne	Projektowane przepis przewidują obowiązek udostępnienia przez zarządcę lub właściciela drogi wewnętrznej, która została wskazana jako droga o znaczeniu obronnym.

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

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy zostanie 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.

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)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	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)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Budżet resortu Obrony Narodowej Dział 752-Obrona narodowa Łączne przybliżone wydatki z budżetu resortu obrony narodowej na budowę i przebudowę												

	<p>inwestycji na drogach znaczenia obronnego w latach 2018-2028 wyniosą ok. 240,5 mln zł. W latach 2018-2021 niezbędne jest zapewnienie planu wydatków na priorytetowe inwestycje na drogach o znaczeniu obronnym w wysokości 105,5 mln. W kolejnych latach 2022-2028 przewiduje się wydatki rok roczne rzędu 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-obronnymi 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"> - przebudowa 1 km drogi – 3,5 mln zł, - budowa 1 km drogi – 11,9 mln zł, - przebudowa obiektu mostowego – 11 tys. zł/m², - wykonanie dokumentacji projektowej – ok. 200 tys. zł/km drogi. <p>W pierwszym etapie w latach 2018 – 2021 zakłada się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Budowę drogi o dł. 6,5 km, kwota ogólna – 77 mln zł. 2) Przebudowa 7 km drogi, kwota ogólna – 24,5 mln zł. 3) Przebudowa obiektu mostowego, kwota ogólna – 4,0 mln zł. <p>W kolejnych latach zakłada się realizację następujących przedsięwzięć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przebudowę minimum 5 km dróg rocznie (drogi powiatowe i gminne), szacunkowy koszt ok. 17,5 mln zł; 2) przebudowę minimum 1 obiektu mostowego rocznie, szacunkowy koszt ok. 5 mln zł. <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/obektu 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							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Wejście w życie projektowanych zmian w przedmiotowych ustawach nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.</p>
---	---

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

X nie dotyczy

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

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanych zmian nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
X inne: Bezpieczeństwo

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wejście w życie projektowanych 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.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanych zmian przewiduje się z dniem ogłoszenia.

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

Ze względu na charakter projektu nie jest planowana jego ewaluacja, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników dla tej ewaluacji.

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

Brak załączników.