



MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Warszawa, dnia 8 października 2013 r.

POLSKA FEDERACJA  
STOWARZYSZEŃ RZECZOZNAWCÓW MAJĄTKOWYCH  
WPLYNEŁO  
dnia 2013 -10- 14  
L. dz. 207 ..... podpis. [signature]

TA-4bj-020-2/13  
E: 113965

Według rozdzielnika

Szanowni Państwo!

w ramach konsultacji społecznych przekazuję w załączeniu projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz ustawy o ochronie przyrody wraz z uzasadnieniem, z uprzejmą prośbą o przedstawienie stanowiska i opinii w terminie do dnia 8 listopada 2013 r.

Państwa uwagi i opinie proszę przesłać faksem na numer 022 630-19-09. Proszę o przesłanie ich również w wersji elektronicznej na adres: [bjagiela@transport.gov.pl](mailto:bjagiela@transport.gov.pl).

Z poważaniem

Zał.1

Z upoważnienia  
MINISTRA TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Zbigniew Rynasiewicz  
Sekretarz Stanu

Otrzymują:

- 1) Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy;
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 5) Związek Powiatów Polskich;
- 6) Związek Województw RP;
- 7) Unia Metropolii Polskich;
- 8) Związek Miast Polskich;
- 9) Związek Gmin Wiejskich;
- 10) Polska Federacja Stowarzyszeń Rzecznawców Majątkowych;
- 11) Polska Federacja Rynku Nieruchomości;
- 12) Polska Federacja Organizacji Zarządców i Administratorów Nieruchomości;
- 13) Polska Federacja Stowarzyszeń Zawodów Nieruchomościowych;
- 14) Polska Federacja Zarządców Nieruchomości;
- 15) Federacja Gospodarki Nieruchomościami;

- 16) Federacja Porozumienie Polskiego Rynku Nieruchomości;
- 17) Polskie Towarzystwo Rzeczoznawców Majątkowych;
- 18) Polskie Stowarzyszenie Doradców Rynku Nieruchomości;
- 19) Polska Izba Rzeczoznawstwa Majątkowego;
- 20) Ogólnopolska Izba Gospodarki Nieruchomościami;
- 21) Konfederacja Budownictwa i Nieruchomości;
- 22) Polska Konfederacja Rynku Nieruchomości;
- 23) Komitet do spraw Nieruchomości Krajowej Izby Gospodarczej;
- 24) Unia Deweloperów Nieruchomości Komercyjnych;
- 25) Polska Izba Handlu;
- 26) Bank Gospodarstwa Krajowego.

## USTAWA

z dnia ..... 2013 r.

### **o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz ustawy o ochronie przyrody**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931, z późn. zm.<sup>1)</sup>) uchyla się rozdział 3.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651, z późn. zm.<sup>2)</sup>) w art. 3 uchyla się ust. 2 i 3.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627, 628 i 842) w art. 80 uchyla się ust. 2.

**Art. 4.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 oraz z 2013 r. poz. 433 i 843.

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 143, poz. 963, Nr 155, poz. 1043, Nr 197, poz. 1307 i Nr 200, poz. 1323, z 2011 r. Nr 64, poz. 341, Nr 106, poz. 622, Nr 115, poz. 673, Nr 129, poz. 732, Nr 130, poz. 762, Nr 135, poz. 789, Nr 163, poz. 981, Nr 187, poz. 1110 i Nr 224, poz. 1337, z 2012 r. poz. 908, 951, 1256, 1429 i 1529 oraz z 2013 r. poz. 829.

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy przewiduje zmianę obowiązujących przepisów *ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 931, z późn. zm.), *ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami* (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651, z późn. zm.), *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2013 r. poz. 627, z późn. zm.). Projekt ustawy ma charakter porządkujący i likwiduje zbędne organy opiniodawczo-doradcze działające przy ministrze właściwym do spraw transportu, ministrze właściwym do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, a także delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia.

Projektowane zmiany w ustawie *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* polegają na uchyleniu rozdziału 3 ww. *ustawy* (art. 17 oraz art. 18). Przepisy te ustanawiają Radę do Spraw Autostrad jako organ opiniodawczy ministra właściwego do spraw transportu oraz określają zakres działania Rady. Członków Rady powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu. Do zakresu działania Rady należy w szczególności opiniowanie:

- 1) projektów wniosków o ustalenie lokalizacji;
- 2) kryteriów oceny dokumentacji wstępnej i ofert w postępowaniu przetargowym;
- 3) wyników kwalifikacji wstępnej;
- 4) projektu rozporządzenia w sprawie ustalania opłat za przejazdy autostradami;
- 5) planów ratowniczych oraz planów dotyczących infrastruktury mającej wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 6) innych spraw dotyczących autostrad, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Uzasadnieniem likwidacji Rady do Spraw Autostrad jest utrata aktualności zadań należących do zakresu działania Rady do spraw Autostrad, w szczególności zadań dotyczących opiniowania projektów wniosków o ustalenie lokalizacji, opiniowania kryteriów oceny dokumentacji wstępnych i ofert w postępowaniach przetargowych oraz wyników kwalifikacji wstępnej.

*Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. Nr 234, poz. 1387) uchyliła rozdziały 4 (Lokalizacja autostrad), 5 (Nabywanie nieruchomości pod autostrady) i 7 (Postępowanie przetargowe).*

Zdecydowana większość planowanych autostrad płatnych ma już ustalone przebiegi, które zostały zaopiniowane przez Radę do Spraw Autostrad. Obecnie lokalizacja i budowa autostrad płatnych odbywa się na podstawie przepisów *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.)* oraz *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687)* – tj. w ramach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zintegrowanej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, która łączy w sobie elementy decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi oraz decyzji o pozwoleniu na budowę.

Natomiast zgodnie z art. 1a *ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad płatnych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogowa spółka specjalnego przeznaczenia może powierzyć innemu podmiotowi. Do wyboru tego podmiotu stosuje się przepisy *ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.)* albo przepisy *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.)*. Do zawarcia umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady stosuje się natomiast odpowiednio, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, przepisy ww. ustaw. Zatem w aktualnym stanie prawnym to minister właściwy do spraw transportu, a nie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia są podmiotami, które odpowiadają za wybór i podpisanie umów tzw. koncesyjnych.

Zgodnie z aktualnym stanem prawnym Rada do Spraw Autostrad zajmuje się jedynie opiniowaniem projektów rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ustalania opłat za przejazdy autostradami, a także planów ratowniczych oraz planów dotyczących infrastruktury mającej wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mając na względzie sporadyczną konieczność występowania sytuacji faktycznych, które wymagają wydania przez Radę do Spraw Autostrad opinii, nie jest racjonalne dalsze istnienie Rady do Spraw Autostrad.

Art. 2 projektu ustawy przewiduje zmianę obowiązujących przepisów *ustawy o gospodarce nieruchomościami* polegającą na uchyleniu przepisów stanowiących podstawę funkcjonowania Państwowej Rady Nieruchomości, w tym nakładających na ministra właściwego do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa obowiązek powołania i odwoływania jej składu oraz na wniosek Rady, w drodze rozporządzenia, ustalania jej regulaminu.

Zgodnie z obowiązującym przepisem art. 3 ust. 2 *ustawy o gospodarce nieruchomościami* organem doradczym ministra właściwego do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa w sprawach gospodarki nieruchomościami jest Państwowa Rada Nieruchomości. Minister powołuje i odwołuje przewodniczącego i członków Rady oraz ustala, w drodze zarządzenia, jej regulamin, który określa organizację i zasady działania Rady (*art. 3 ust. 3 ustawy*). Państwowa Rada Nieruchomości pełniła funkcję doradczą do dnia wejścia w życie zarządzenia nr 33 Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie ustalenia regulaminu Państwowej Rady Nieruchomości. Z uwagi na niepowołanie składu osobowego od tego czasu nie odbyło się żadne posiedzenie tego organu.

U podstaw projektowanej ustawy legło przekonanie, iż należy zrezygnować z organu doradczego o charakterze ogólnym, jakim jest Państwowa Rada Nieruchomości, ze względu na różnorodność kwestii rozstrzyganych przez Ministra, a także poglądów w wielu obszarach gospodarki nieruchomościami. Fachowe doradztwo ukierunkowane na rozwiązanie konkretnych problemów polskiego rynku nieruchomości zostanie zapewnione w drodze pozyskiwania przez Ministra indywidualnych opinii uznanych autorytetów w danej dziedzinie, bądź opracowań ośrodków akademickich specjalizujących się w gospodarce nieruchomościami. Umożliwi to uelastycznienie procesu pozyskiwania przez Ministra opinii w zakresie gospodarowania nieruchomościami, a tym samym przyczyni się do podejmowania decyzji w warunkach lepszej informacji o rynku nieruchomości. Należy wskazać, iż przerwa w funkcjonowaniu Państwowej Rady Nieruchomości nie wpłynęła negatywnie na podejmowane przez Ministra decyzje w sprawach gospodarki nieruchomościami, co pozwala stwierdzić, iż nie jest ona organem niezbędnym dla realizacji zadań Ministra.

Likwidacja Państwowej Rady Nieruchomości wpłynie na zakres obowiązków, a także przyczyni się do zredukowania obciążeń finansowych wynikających z konieczności obsługi tego ciała doradczego, co pozwoli na skierowanie zasobów kadrowych i finansowych Ministra i podległego mu resortu na inne, niejednokrotnie ważniejsze kwestie. Należy przy tym wskazać, iż oszczędności finansowe wynikać będą z braku konieczności

utrzymywania Rady, tj. kosztów delegacji jej członków, a nie prowadzonych przez Radę badań i analiz. Środki finansowe przeznaczone na działalność merytoryczną Rady, w tym wynagrodzenia jej członków, będą możliwe do wykorzystania przez Ministra i podległy mu resort w celu pozyskiwania opinii i informacji w zakresie gospodarowania nieruchomościami.

Zmiany w *ustawie o ochronie przyrody* polegają na usunięciu delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, rozporządzenia określającego warunki techniczno-przyrodnicze zakładania zadrzewień w granicach pasa drogowego, sposoby ich ochrony oraz dobór gatunków drzew i krzewów, kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony krajobrazu i różnorodności biologicznej oraz odpowiednich warunków utrzymania dróg i bezpieczeństwa korzystania z dróg.

*Ustawą z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie i uchyleniu niektórych upoważnień do wydawania aktów wykonawczych z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej* (Dz. U Nr 181, poz. 1286) uchylono art. 80 ust. 1 *ustawy o ochronie przyrody* zawierający upoważnienie dla ministra właściwego do spraw środowiska do określenia warunków techniczno-przyrodniczych zakładania zadrzewień, sposobów ich ochrony oraz dobór gatunków i odmian drzew i krzewów dla poszczególnych rodzajów gleb, a także wskaźników powierzchniowych tych zadrzewień. Rozporządzenie Ministra Środowiska miało stanowić podstawę do prac legislacyjnych dla ministra właściwego do spraw transportu zmierzających do wydania rozporządzenia na podstawie art. 80 ust. 2 *ustawy o ochronie przyrody*. Dopiero bowiem na podstawie wskazanych przez ministra właściwego do spraw środowiska ogólnych warunkach techniczno-przyrodniczych zakładania zadrzewień, wskazania rodzajów gleb, a także wskaźników powierzchniowych tych zadrzewień, możliwe miało być wydanie rozporządzenia uszczegółwiającego warunki techniczno-przyrodnicze zakładania zadrzewień w granicach pasa drogowego. W związku z uchyleniem upoważnienia dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania ww. rozporządzenia nie jest możliwe wydanie rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu. Analiza przeprowadzonych prac nad projektem rozporządzenia wykazała, że wydanie takiego rozporządzenia nie przyczyni się do poprawy realizacji celów ochrony przyrody, o których mowa w ustawie, ani nie wzmocni zadań ochrony terenów zieleni i zadrzewień w pasie drogowym. Ponadto dotychczasowe działania odnoszące się do zakładania zadrzewień w pasie drogowym były z powodzeniem prowadzone bez stosownego aktu prawnego. Wystarczająca była w tym zakresie wiedza z dziedziny botaniki, dendrologii czy architektury krajobrazu. Warunki

techniczno - przyrodnicze zakładania i utrzymani zieleni w pasie drogowym będą mogły być określone bezpośrednio przez zarządców dróg tj. podmioty, które dysponują największą wiedzą na temat potrzeb i uwarunkowań zakładania i utrzymania zieleni w pasie drogowym. Jako przykład może posłużyć Zarządzenie Nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 15 lutego 2013 r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych zakładania i utrzymania zieleni przydrożnej” jako kompleksowa i uniwersalna instrukcja pozwalająca zarządcy dróg krajowych na realizację zadań w przedmiotowym zakresie.

W art. 4 projektu zaproponowano, aby ustawa wchodziła w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto stosownie do § 11a *uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projekt ustawy jest umieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów w pozycji UD 120.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt ustawy oddziałuje na:

- ministra właściwego do spraw transportu,
- ministra właściwego do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa,
- ministra właściwego do spraw środowiska,
- zarządców dróg,
- członków Rady do Spraw Autostrad,
- organy administracji publicznej i inne podmioty, które wskazywały członków Rady do Spraw Autostrad oraz członków Państwowej Rady Nieruchomości.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych zostanie przesłany do następujących organizacji:

- 1) Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy;
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 5) Związek Powiatów Polskich;
- 6) Związek Województw RP;
- 7) Unia Metropolii Polskich;
- 8) Związek Miast Polskich;
- 9) Związek Gmin Wiejskich;
- 10) Polska Federacja Stowarzyszeń Rzecznawców Majątkowych;
- 11) Polska Federacja Rynku Nieruchomości;
- 12) Polska Federacja Organizacji Zarządców i Administratorów Nieruchomości;
- 13) Polska Federacja Stowarzyszeń Zawodów Nieruchomościowych;
- 14) Polska Federacja Zarządców Nieruchomości;
- 15) Federacja Gospodarki Nieruchomościami;
- 16) Federacja Porozumienie Polskiego Rynku Nieruchomości;
- 17) Polskie Towarzystwo Rzecznawców Majątkowych;
- 18) Polskie Stowarzyszenie Doradców Rynku Nieruchomości;
- 19) Polska Izba Rzecznawstwa Majątkowego;
- 20) Ogólnopolska Izba Gospodarki Nieruchomościami;
- 21) Konfederacja Budownictwa i Nieruchomości;
- 22) Polska Konfederacja Rynku Nieruchomości;
- 23) Komitet do spraw Nieruchomości Krajowej Izby Gospodarczej;
- 24) Unia Deweloperów Nieruchomości Komercyjnych;
- 25) Polska Izba Handlu;
- 26) Bank Gospodarstwa Krajowego.

Ponadto projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projektowana ustawa nie wpłynie na sektor finansów publicznych. Projekt nie ma wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt może wpłynąć pozytywnie na budżet państwa poprzez ograniczenie wydatków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad poprzez likwidację kosztów obsługi techniczno-organizacyjnej Rady do Spraw Autostrad oraz wydatków ministra do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa poprzez likwidację kosztów obsługi Państwowej Rady Nieruchomości. W przypadku obsługi Państwowej Rady Nieruchomości nie będzie konieczności pokrywania kosztów delegacji członków Rady. Jednakże trudno oszacować dokładne kwoty ograniczenia wydatków mając na względzie fakt, iż od 2009 r. Państwowa Rada Nieruchomości jest nieobsadzona, a Rada do Spraw Autostrad w ostatnich latach zbierała się kilkakrotnie.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

### **6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny.