

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel regulacji

Zasadniczym celem opracowania przedmiotowego projektu ustawy jest potrzeba przyspieszenia procesu przygotowania oraz realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych mających bezpośredni wpływ na obronność i bezpieczeństwo, a także gospodarkę Polski.

Przyjęte w niniejszym projekcie ustawy rozwiązania prawne obejmują w szczególności uregulowanie terminów dla procedur wynikających z obowiązujących przepisów w procesie inwestycyjnym oraz stworzenie odpowiednich, szczególnych regulacji prawnych, dzięki którym możliwe będzie uproszczone przygotowanie i szybsza realizacja zadań inwestycyjnych. Oczekiwany efektem będzie w szczególności również priorytetyzacja wybranych inwestycji wśród realizowanych zadań zarówno u inwestora, jak i w procedurach administracyjnych.

Obowiązujące aktualnie przepisy prawa krajowego nie odpowiadają w pełni na potrzeby związane z przyspieszoną realizacją wybranych priorytetowych zadań dla kraju. Zgodnie z obecnym systemem prawnym, w zależności od poziomu skomplikowania danego przedsięwzięcia, proces inwestycyjny dużych inwestycji trwa – uśredniając – kilka lat, a mając na uwadze tylko inwestycje drogowe – nawet 10 lat od przygotowania do oddania do użytkowania. Nie jest rzadkością, że proces ten dodatkowo znacząco się wydłuża na etapie oceny oddziaływania na środowisko, rozpatrywania odwołań i skarg, przygotowania placu budowy, uzgodnień w zakresie ochrony zabytków, czy pozyskania nieruchomości. Z dotychczasowych doświadczeń z realizacji projektów infrastrukturalnych wynika, że proces przygotowania stosownej dokumentacji, uzyskania uzgodnień i decyzji, czy procedur obowiązujących na etapie realizacji, w szczególnych sytuacjach może zostać usprawniony.

Jednocześnie opracowanie projektu ustawy determinowane jest sytuacją geopolityczną i tym samym koniecznością usprawnienia procesu inwestycyjnego dla wybranych zadań w zakresie potrzeb bezpieczeństwa i obronności państwa, bezpieczeństwa energetycznego, jak również potrzebą pobudzenia rozwoju gospodarczego Polski oraz zabezpieczenia państwa na wypadek klęsk żywiołowych.

Mając na uwadze działania wojenne prowadzone za naszą wschodnią granicą, niezbędna jest modernizacja istniejącej oraz budowa nowej, strategicznej infrastruktury, służącej nie tylko ludności cywilnej, ale również spełniającej warunki do wykorzystania przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej.

Powódź, która nawiedziła Polskę w 2024 r. oraz jej skutki odczuwalne do dzisiaj wskazują na niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę przeciwpowodziową w Polsce. Wychodząc naprzeciw temu, w projekcie zidentyfikowano kluczowe inwestycje, mające na celu poprawę bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz zapobiegnięcie kolejnym klęskom żywiołowym.

Reasumując, zidentyfikowana grupa projektów kluczowych dla państwa wymaga możliwie najszybszego ich wdrożenia co wymaga zastosowania odrębnej ścieżki ich przygotowania i realizacji, a zatem niezbędne jest wprowadzenie w tym zakresie pilnych zmian usprawniających.

### II. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne

W projekcie ustawy zdefiniowano, poprzez bezpośrednie wskazanie, kluczowe inwestycje infrastrukturalne realizowane z uwagi na potrzeby obronności państwa, ze względu na istotny interes bezpieczeństwa energetycznego państwa, determinujące w znaczący sposób rozwój kraju, oraz zapewniające bezpieczeństwo przed skutkami katastrof naturalnych. Katalog priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych ograniczony do kilku zadań z różnych gałęzi sektora transportu umożliwi priorytetyzację istotnych dla kraju przedsięwzięć w procesie ich przygotowania, jak i w urzędowych procedurach administracyjnych.

Projektowane inwestycje mają znaczenie dla zwiększenia przepustowości transportowej oraz znaczenie gospodarcze. Jednocześnie, ze względu na swój kluczowy charakter, cywilne obiekty posiadają status infrastruktury podwójnego zastosowania (tzw. „dual-use”).

W obecnej, dynamicznie zmieniającej się sytuacji geopolitycznej mają one strategiczny wymiar – Rzeczpospolita Polska musi bowiem dysponować siecią zdolną do natychmiastowej obsługi procesów logistycznych i wojskowych, w tym sprawnego przerzutu sił sojuszniczych oraz sprzętu, a także ewakuacji ludności cywilnej. To właśnie ta synergia pilnych potrzeb cywilnych z wymogami obronności warunkuje bezwzględny konieczność zastosowania dla nich specjalnych, przyspieszonych ścieżek decyzyjnych.

Zapewnienie przepustowości logistycznej w sektorze morskim uzasadnia dedykowane rygory dla takich inwestycji jak budowa drogi krajowej nr 7 (tzw. Droga Czerwona) zapewniającej dostęp do terminala w Gdyni, czy rozbudowa portów zewnętrznych w Gdyni i Świnoujściu. Są to kluczowe węzły dla łańcuchów dostaw o znaczeniu gospodarczym i militarnym.

Rozbudowa i przebudowa lotnisk w Rzeszowie-Jasionce, Krakowie-Balicach, Modlinie oraz Lotniska Chopina, a także zapewnienie przepustowości kluczowych magistral kolejowych (np. linia nr 401 Szczecin – Świnoujście), odpowiada w pierwszej kolejności na rosnące zapotrzebowanie cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego. Szybka realizacja tych inwestycji jest niezbędna dla utrzymania dynamiki rozwoju gospodarczego, sprawności łańcuchów dostaw oraz konkurencyjności polskich regionów. Niemniej jednak, ze względu na swoje strategiczne położenie, infrastruktura ta nabiera krytycznego znaczenia w kontekście bezpieczeństwa państwa. Zrealizowanie tych cywilnych celów inwestycyjnych staje się nierozdzielnie powiązane z koniecznością sprostania wymogom mobilności wojskowej oraz zagwarantowania niezakłóconej operacyjności lotnictwa i kolei w sytuacjach kryzysowych, co ostatecznie uzasadnia zastosowanie wobec nich nadzwyczajnych i przyspieszonych procedur.

Kolejna grupa dedykowanych regulacji odnosi się do infrastruktury, która jest warunkiem koniecznym dla transformacji energetycznej Polski. Elektrownia jądrowa stanowi fundament przyszłego bezpieczeństwa energetycznego, a tym samym niezależności gospodarczej kraju, w aktualnej, trudnej sytuacji geopolitycznej, zwłaszcza na rynku energii i paliw.

Wprowadzenie szczególnych rozwiązań jest w tym przypadku niezbędne, aby wyprzedzająco i bez zbędnej zwłoki zrealizować program wieloletni na Pomorzu. Obejmuje to m.in. budowę infrastruktury hydrotechnicznej w gminach Choczewo i Krokowa, drogi krajowej nr 69 (odcinek Lubiatowo – S6) oraz całego układu torowego (m.in. w gminach Lębork, Wejherowo, Gniewino). Zwłoka proceduralna w realizacji tej infrastruktury towarzyszącej bezpośrednio sparaliżowałaby budowę samej elektrowni atomowej.

Projekt odnosi się również do pilnych inwestycji przeciwpowodziowych, co stanowi bezpośrednią odpowiedź na dramatyczne problemy, jakie uwidoczniła powódź z 2024 r. Obowiązek ochrony życia, zdrowia i mienia obywateli wymaga zastosowania nadzwyczajnych, szybkich trybów realizacji.

Specyficzne regulacje z zakresu gospodarki wodnej wprowadzono precyzyjnie dla inwestycji ratunkowych i prewencyjnych, takich jak odbudowa suchego zbiornika retencyjnego w Stroniu Śląskim (który uległ zniszczeniu w 2024 r.), budowa zbiornika Międzyrzecze oraz zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok. Zastosowanie tu standardowych rygorów administracyjnych i długotrwałych procedur odwoławczych stwarzałoby bezpośrednie, ponowne zagrożenie dla mieszkańców terenów zalewowych.

Celem wprowadzenia różnych rozwiązań odnoszących się do różnych inwestycji jest ochrona nadrzędnych interesów Rzeczypospolitej Polskiej, których zabezpieczenie na gruncie obowiązujących, ogólnych zasad systemowych i procedur administracyjnych jest w obecnych uwarunkowaniach utrudnione.

## **1. Kluczowa inwestycja infrastrukturalna w obszarze dróg**

## **Budowa drogi krajowej nr 7 od ul. Morskiej do publicznego terminala promowego w porcie morskim w Gdyni (tzw. Droga Czerwona)**

Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni ma istotne znaczenie dla interesów gospodarczych i obronnych kraju. Droga Czerwona zapewni powiązanie portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – portu morskiego w Gdyni z siecią dróg szybkiego ruchu, bezpośrednio poprzez drogi ekspresowe S7 i S6. Jej budowa spowoduje zwiększenie możliwości przeładunkowych i rozwojowych portu, co w konsekwencji pozwoli na szybszy transport wojsk i zwiększenie mobilności sił zbrojnych. Jest ona szczególnie istotna dla potrzeb obronności państwa. Z tego względu usprawnienie procesu inwestycyjnego, a w konsekwencji szybsze oddanie drogi do użytkowania pozwoli na oczekiwane, w kontekście obecnej sytuacji geopolitycznej, zabezpieczenie interesów obronnych ale również gospodarczych i ekonomicznych państwa, w szczególności w zakresie dostępu do strategicznego portu morskiego.

Droga Czerwona będzie drogą krajową klasy GP (głównej ruchu przyspieszonego). Koszt budowy Drogi Czerwonej obecnie szacuje się na ok. 4,45 mld zł.

W październiku 2022 r. rozpoczęły się prace przygotowawcze dla tej inwestycji w podziale na trzy odcinki:

- odcinek 1. Gdynia Chylonia – Trasa Kwiatkowskiego o długości ok. 5,5 km i przekroju 2/3,
- odcinek 2. Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km i przekroju 2/3,
- odcinek 3. Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km i przekroju 2/2.

W przypadku pierwszego odcinka wykonawca opracował koncepcję programową wraz z dokumentacją umożliwiającą złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W dniu 14 stycznia 2026 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego odcinka. Dla odcinka drugiego i trzeciego finalizowane jest opracowanie studium komunikacyjnego, które ma na celu ustalenie zakresu rzeczowego i finansowego inwestycji. Z uwagi na fakt, iż dla tych odcinków wymagane jest jeszcze wykonanie dokumentacji przygotowawczej o większej szczegółowości poszczególne etapy procesu inwestycyjnego mają przesunięcie w czasie.

## **2. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne z zakresu gospodarki morskiej**

Porty morskie pełnią rolę węzłów w globalnych łańcuchach dostaw, wpływają na konkurencyjność importu i eksportu towarów, jednocześnie rośnie ich znaczenie w handlu międzynarodowym. Zakres działalności portów morskich nigdy dotąd nie był tak szeroki jak obecnie. Z multimodalnych hubów łączących w łańcuch dostaw morze z lądem, porty przekształcają się w centra wspomagające rozwój zrównoważonych źródeł wytwarzania energii (morska energetyka wiatrowa), klastry przemysłu i gospodarki o zamkniętym obiegu, a także ważne filary geopolitycznej odporności. Strumień realizowanych i planowanych inwestycji w portach morskich odzwierciedla tę zmieniającą się i wielowymiarową rolę.

Z prognoz dotyczących projektów portowych w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu wynika, że inwestycje w infrastrukturę portową są kluczowym czynnikiem zapewniających wzrost przeładunków oraz dostosowanie ich do specyficznych wymagań (np. terminale instalacyjne dla morskiej energetyki wiatrowej).

### **Rozbudowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp od strony morza do portu morskiego w Świnoujściu – Przylądek Pomerania**

Inwestycja stanowi aktualnie jedną z najważniejszych inwestycji gospodarczych w skali kraju, dzięki której port morski w Świnoujściu może stać się hubem przeładunkowym, obsługującym największe jednostki pływające, jakie są zdolne do żeglugi po Bałtyku. Inwestycja wpłynie na rozwój portu w

Świnoujściu oraz wzmocnienie jego pozycji wśród wiodących portów morskich Morza Bałtyckiego, w celu pełnienia roli kluczowego węzła globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, zwiększenie jego udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu i kraju. W wyniku realizacji inwestycji powstanie terminal kontenerowy o planowanej rocznej zdolności przeładunkowej 2 mln TEU oraz w przyszłości terminal uniwersalny.

Budowa i osiągnięcie pełnej funkcjonalności terminali w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu stanowi strategiczne działanie inwestycyjne w porcie morskim w Świnoujściu, które wzmocni i ustabilizuje rynkową pozycję zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Inwestycja finansowana jest ze środków Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza – ze środków budżetu państwa.

Realizacja projektu zapewni odpowiednią, bezpieczną infrastrukturę dostępową dla głębokowodnych terminali w Świnoujściu, które wymagają rozbudowy istniejącej infrastruktury dostępowej do portu morskiego w Świnoujściu, w szczególności toru podejściowego oraz falochronów. Infrastruktura dostępową, tor podejściowy oraz zintegrowany z lądem falochron, wraz ze sprzętem zapewni nieprzerwane możliwości dostawy surowców do portów Szczecin, Świnoujście oraz Police, co bezpośrednio przełoży się na zapewnienie bezpieczeństwa państwa, w tym bezpieczeństwa energetycznego. Wybudowana infrastruktura będzie mogła być wykorzystywana do celów cywilnych i wojskowych.

#### **Budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni wraz z budową i rozbudową infrastruktury dostępowej do portu morskiego w Gdyni**

Budowa portu zewnętrznego ma na celu zapewnienie perspektywy wieloletniego rozwoju portu morskiego w Gdyni. Pozytywne skutki realizacji inwestycji będą odczuwalne w gospodarce Gdyni, województwa pomorskiego oraz Polski poprzez wzrost wskaźników makroekonomicznych. Korzyściami z inwestycji będzie rozwój sieci transportowej, zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko transportu towarowego oraz rozwój rynku pracy. W porcie zewnętrznym będzie możliwa efektywna obsługa kontenerowych statków oceanicznych o parametrach Baltmax, to znaczy o długości do 430 metrów (w dalszej perspektywie 490 metrów), szerokości do około 60 metrów (w dalszej perspektywie do około 70 metrów) oraz zanurzeniu do 15,5 metra. Poza obsługą kontenerów, na pirsie Portu Zewnętrznego możliwa będzie obsługa również innych grup ładunkowych, np. project cargo, elementów turbin wiatrowych, ładunków tocznych, drobnicy konwencjonalnej.

Należy podkreślić, że inwestycja przyczyni się do znaczącej poprawy bezpieczeństwa gospodarczego, militarnego oraz energetycznego. Inwestycja jest realizowana w ścisłym uzgodnieniu z jednostkami podległymi i nadzorowanymi przez Ministerstwo Obrony Narodowej. Szacowana wartość projektu wynosi ok. 5 mld zł. Inwestycja realizowana jest w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

#### **Budowa infrastruktury stacyjno-przeładunkowej na Wyspie Portowej wraz z przeprawą kolejowo-drogową przez Martwą Wisłę oraz budowa odcinka nowej linii kolejowej wokół rafinerii i włączenie jej do istniejącej linii kolejowej nr 226 do stacji Gdańsk Olszynka**

Przedmiotowy projekt inwestycyjny ma strategiczny charakter dla wzmocnienia gospodarki Polski przez zwiększenie potencjału logistycznego.

Analiza, zaprojektowanie i budowa drugiej głównej magistrali kolejowej oraz drogowej łączącej głębokowodne terminale przeładunkowe portu morskiego w Gdańsku z głównymi szlakami logistycznymi kraju i Europy, znacząco odciążą istniejący układ komunikacyjny, podniesie poziom bezpieczeństwa obsługiwanych ładunków strategicznych, pozwoli na wykorzystanie stale rosnącego potencjału terminali głębokowodnych, w tym – kontenerowych. Pozwoli także na skuteczniejsze zarządzanie potokami ładunków ruchu kolejowego i drogowego, np. w sytuacjach kryzysowych, spiętrzeniach przewozów i sprostaniu wymogom rosnących wolumenów ładunków obsługiwanych w porcie morskim w Gdańsku.

### **3. Kluczowe inwestycje z zakresu transportu kolejowego realizowane na liniach kolejowych**

### **Modernizacja linii kolejowych:**

- **Szczecin – Świnoujście, linia 401,**
- **Wrocław – Szczecin, linia 273,**
- **Chorzów Batory – Tczew, linia 131,**
- **Warszawa – Gdańsk, linia 9,**
- **Nowa Wieś Wielka – Gdynia, linia 201.**

Inwestycje z zakresu transportu kolejowego określone w art. 2 pkt 3 projektu ustawy dotyczą inwestycji realizowanych na liniach kolejowych należących do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Poprawa stanu technicznego tych linii kolejowych w celu osiągnięcia odpowiednich parametrów jest wymagana rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024, z późn. zm.).

Ponadto należy podkreślić, że inwestycje, o których mowa w art. 2 pkt 3 projektu ustawy, znajdują się na kolejowych ciągach transportowych w Polsce mających kluczowe znaczenie dla ruchu towarowego i pasażerskiego.

Inwestycje kluczowe w zakresie transportu kolejowego zostały przedstawione w zakresie ciągów komunikacyjnych w celu jak najszerszego zastosowania ustawy, co nie powinno generować w przyszłości kolejnych zmian w tym obszarze.

Ponadto należy wskazać, że uwzględnienie w projekcie ustawy linii kolejowej nr 201 jest w pełni uzasadnione z gospodarczego punktu widzenia, w związku z inwestycjami w portach morskich w Gdyni i Gdańsku, których celem jest zwiększenie ich potencjału przeładunkowego. Powyższe umożliwi odciążenie obecnie eksploatowanych linii kolejowych oraz przyjęcie prognozowanego wzrostu przewozów z i do portów. Jednocześnie modernizacja tej linii znacząco zwiększy poziom bezpieczeństwa i obronności oraz odporności.

**Budowa elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), służących realizacji zadań zarządcy infrastruktury określonych w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.) realizowanych na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy.**

System GSM-R (ang. Global System for Mobile Communications – Railway) to specjalistyczna sieć łączności radiowej przeznaczona dla kolei, zapewniająca niezawodną komunikację między maszynistami, dyspozytorami i służbami zarządzającymi ruchem kolejowym. Jest to standard wdrażany w całej Unii Europejskiej jako część systemu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Budowa i wdrożenie elementów GSM-R w Polsce ma zasadnicze znaczenie dla modernizacji infrastruktury kolejowej oraz poprawy bezpieczeństwa i efektywności transportu kolejowego, jak również w dostosowaniu go do standardów europejskich. Wdrożenie tego systemu przyniesie korzyści w postaci zwiększenia bezpieczeństwa, poprawy efektywności i interoperacyjności ruchu kolejowego, a także zmniejszenia kosztów operacyjnych przewoźników. Jest to kluczowa inwestycja dla rozwoju nowoczesnej kolei w Polsce oraz wzmocnienia jej roli jako ekologicznego i efektywnego środka transportu.

#### **4. Kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe**

Zgodnie z art. 163 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960, z późn. zm.) ochrona przed powodzią jest zadaniem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej „PGW Wody Polskie”) oraz organów administracji rządowej i samorządowej.

W następstwie wystąpienia powodzi we wrześniu i październiku 2024 r. konieczne jest zintensyfikowanie prac nad ochroną przeciwpowodziową, również w zakresie działań polegających na

ułatwieniu wieloletniego procesu inwestycyjnego mającego na celu realizację dużych projektów hydrotechnicznych – kluczowych dla sprawnego zarządzania ochroną przeciwpowodziową.

Wskazane w projekcie ustawy zadania inwestycyjne mają kluczowe znaczenie ze względu na zamknięcie systemu ochrony przeciwpowodziowej o znacznej skali oddziaływania. Inwestycje znajdują się już w planach PGW Wody Polskie, a celem proponowanych zmian jest jedynie przyspieszenie procesu inwestycyjnego, co może przełożyć się na szybszą realizację zadań i tym samym zwiększyć ochronę przed powodzią.

Przyjęcie projektu ustawy pozwoli na rozwój usług z obszaru hydrotechniki świadczonych przez polskie przedsiębiorstwa.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na wynikającą z przepisów prawa obligatoryjność prowadzenia postępowań administracyjnych dla wszystkich inwestycji hydrotechnicznych. Wprowadzenie nawet nieznacznych ułatwień dla wybranych – kluczowych zadań przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w Polsce.

### **Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. Miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice, powiat tarnowski**

W ramach zadania zaplanowano budowę 54 urządzeń wodnych: 1 polderu przeciwpowodziowego na Wątoku o pojemności 0,048 mln m<sup>3</sup>, 8 zbiorników wodnych o pojemności od 0,025 do 0,06 mln m<sup>3</sup> na dopływach Wątoku i Wątoczku, budowę 29 odcinków wałów przeciwpowodziowych Strusinki, Wątoku i Wątoczku oraz budowę 16 odcinków liniowych zabezpieczeń przeciwpowodziowych Strusinki, Wątoku i Wątoczku. Szczegółowe lokalizacje urządzeń wodnych objętych zadaniem inwestycyjnym pn.: „Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. Miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice powiat tarnowski” zostały wskazane w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły (Dz. U. poz. 2739).

### **Budowa zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica**

Zadanie ma bezsporne znaczenie dla stabilności hydrologicznej południowej części województwa śląskiego. Zgodnie z wynikami modelowania przeprowadzonymi na potrzeby opracowania „Programu Redukcji Ryzyka Powodziowego dla zlewni rzeki Łownicy i Białej” w sytuacji wystąpienia powodzi z września 2024 r. budowa zbiornika Międzyrzecze, którego zapora ma być zlokalizowana w km 7+871 cieką Jasienickiego w m. Międzyrzecze Górne, gm. Jasienica, miałaby istotny wpływ na zmniejszenie zagrożenia powodziowego na Jasienicy poniżej zbiornika oraz Łownicy poniżej ujścia Jasienicy, tym samym zmniejszając zagrożenie powodziowe dla takich miejscowości i gmin jak Jasienica i Czechowice-Dziedzice. Dodatkowo widoczny jest wpływ zbiornika na zmniejszenie stanów wody na Wiśle, na odcinku od ujścia Jasienicy do wodowskazu Goczałkowice. Zbiornik wpływa również na obniżenie rzędnych zwierciadła wody i natężenia przepływu Wapienicy poniżej kanału Ligockiego. Analizy przeprowadzone w ramach „Programu Redukcji Ryzyka Powodziowego dla zlewni rzeki Łownicy i Białej” wskazują na pilną potrzebę realizacji inwestycji mającej na celu redukcję fali wezbraniowej na rzece Łownicy i Białej, tym samym zmniejszenie ryzyka powodzi na tym obszarze, a także w zlewni górnej Wisły.

### **Odbudowa suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie**

Zadanie ma na celu przywrócenie sprawności technicznej zbiornika poprzez odbudowę rozmytej w wyniku katastrofy budowlanej zapory ziemnej czołowej zbiornika, zwiększenie przepustowości urządzeń zrzutowych oraz dostosowanie parametrów zbiornika do przepływów wód jakie miały miejsce w czasie powodzi z września 2024 r.

Odbudowa zbiornika w Stroniu Śląskim jest inwestycją priorytetową dla przywrócenia ciągłości systemu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Nysy Kłodzkiej. Obiekt ten pełni kluczową rolę w redukcji fali powodziowej ze zlewni Morawki, stanowiąc pierwszą linię obrony dla Stronia Śląskiego,

Lądka-Zdroju oraz miejscowości w dolinie Białej Łądeckiej. Brak sprawnego zbiornika generuje bezpośrednio zagrożenie dla życia tysięcy mieszkańców oraz infrastruktury regionu. Zadanie stanowi integralną część „Programu redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej”, co w połączeniu z koniecznością naprawy skutków katastrofy budowlanej, nadaje mu status inwestycji o najwyższym znaczeniu strategicznym.

## **5. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu lotniczego**

### **Rozbudowa i przebudowa strefy operacyjnej na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice**

Zasadność uwzględnienia inwestycji zarządzającego lotniskiem Kraków-Balice, jako jednej z inwestycji kluczowych, wynika głównie z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników, w tym przede wszystkim pasażerów, a także ciągłości i niezakłóconego funkcjonowania tego lotniska. Na istniejącej drodze startowej występują liczne spękania strukturalne płyt betonowych oraz liczne pęknięcia szczelinowe, wykruszenia, odłamania krawędzi i naroży. Jakkolwiek uszkodzenia naprawiane są na bieżąco, to w dłuższej perspektywie wymagana jest budowa nowej drogi startowej. Dodatkowo, eksploatowana droga startowa nie spełnia szeregu wymagań technicznych stawianych infrastrukturze lotniskowej przez normy Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. European Union Aviation Safety Agency, EASA). Zakres prac wymagałby jednak zamknięcia lotniska nawet na ponad rok. Stąd też, zarządzający lotniskiem w 2016 r. podjął decyzję o budowie nowej drogi startowej o długości 2800 m w nowym przebiegu, która docelowo ma zastąpić istniejącą. Wieloletnie problemy z uzyskaniem decyzji środowiskowej są przyczyną, dla której przedmiotowa inwestycja dotychczas się nie rozpoczęła. Pogarszający się stan istniejącej drogi startowej może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych. Dodatkowo, może również negatywnie wpłynąć na możliwości sił zbrojnych wykorzystujących to lotnisko, co należy rozpatrywać w szerokim kontekście negatywnego wpływu na bezpieczeństwo Państwa (lotnisko Kraków-Balice jest lotniskiem współużytkowanym).

Budowa drogi startowej na lotnisku Kraków-Balice jest najważniejszą inwestycją o znaczeniu wojskowym i cywilnym. Ze względu na postępującą degradację istniejącej drogi startowej oraz nieakceptowalne długotrwałe zamknięcie lotniska w przypadku gruntownej przebudowy istniejącej drogi startowej, jak również długoterminowe negatywne skutki ekonomiczne o nieprzewidywalnej skali wynikające z zamknięcia, planuje się budowę nowej drogi startowej.

Przeprowadzone analizy studialne wykazały, że optymalnym układem nowej drogi startowej jest posadowienie jej po północnej stronie obecnie wykorzystywanej drogi startowej i obrócenie jej o 4,7 stopnia w taki sposób, aby poprawić sytuację przeszkodową dla obu kierunków operacyjnych. Przez nieznaczne odchylenie przebiegu nowej drogi startowej zachowa ona kierunek 25-07.

Nowa droga startowa będzie miała długość 2800 m, a jej szerokość części jezdnej wyniesie 45 m oraz obustronnych poboczy po 7,5 m z każdej strony. Droga startowa zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa operacji. W ramach inwestycji planuje się budowę dróg szybkiego zjazdu oraz dowiązanie do istniejącej sieci dróg – całość nowopowstałej infrastruktury zostanie dostosowana do obsługi samolotów kodu E. Nowa droga startowa zostanie wyposażona w system do obserwacji meteorologicznych AWOS (Automated Weather Observing System), niezbędne urządzenia nawigacyjne oraz oświetlenie, a także w urządzenia ILS kat. III zarówno na kierunku głównym, jak i pomocniczym.

Dodatkowo należy wskazać, iż w dniu 15 sierpnia 2020 r. została podpisana Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o wzmocnionej współpracy obronnej (Dz. U. poz. 2153), przewidująca współpracę Stron m. in. w zakresie ruchu statków powietrznych, w ramach której Rzeczpospolita Polska zobowiązała się do zapewnienia określonych projektów infrastrukturalnych, w tym pasa startowego dostosowanego do przyjmowania ciężkich wojskowych samolotów transportowych Lockheed C-5 Galaxy, zlokalizowanego na lotnisku Kraków-Balice.

W przeważającej większości inwestycja będzie realizowana w obecnej granicy lotniska, jednakże realizacja części infrastruktury będzie wymagać pozyskania tytułu prawnego do nieruchomości, na których będzie realizowana. Ponadto, inwestycja będzie wymagać zmiany obszaru ograniczonego użytkowania.

W ramach zadania przewiduje się rozbudowę sieci infrastruktury technicznej, w tym sieci energetycznej wraz z budową dodatkowej stacji transformatorowej. Realizacja budowy nowej drogi startowej zakładana jest w etapach, przy założeniu, że przez cały okres prowadzenia robót budowlanych utrzymane zostaną operacje startów i lądowań statków powietrznych, z możliwością ewentualnych nocnych lub weekendowych wyłączeń w ruchu lotniczym.

Szacuje się, że roboty budowlane oraz operacyjne uruchomienie poszczególnych etapów będą łącznie trwać ok. 3 lata i 6 miesięcy, od momentu pozyskania wszystkich niezbędnych decyzji administracyjnych oraz wyboru wykonawcy robót budowlanych.

### **Rozbudowa i przebudowa elementów infrastruktury Lotniska Chopina w Warszawie w części lotniczej lotniska i w części ogólnodostępnej**

Lotnisko Chopina w Warszawie pełni obecnie funkcję lotniska centralnego, obsługującego ruch długodystansowy oraz przesiadkowy. Aby w sposób niezakłócony mogło pełnić tę funkcję do czasu operacyjnego uruchomienia Portu Polska w roku 2032, podjęto decyzję o jego rozbudowie, umożliwiającej obsługę ponad 30 mln pasażerów rocznie. W ramach planowanych do realizacji w latach 2026–2029 inwestycji zostanie zwiększona liczba stanowisk postojowych dla samolotów oraz zmodernizowany (powiększony o ok. 15%) terminal pasażerski. Inwestycje planowane do realizacji w ramach zwiększenia przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie to między innymi:

- przebudowa, rozbudowa terminala oraz przebudowa i rozbudowa układu drogowego,
- budowa obiektów bazy handlingu,
- budowa nowej Strażnicy Satelitarnej Lotniskowej Służby Ratunkowo – Gaśniczej wraz z infrastrukturą techniczną,
- rozbudowa płyty PPS-12 i PPS-Cargo,
- budowa płyty dla pojazdów agentów obsługi naziemnej,
- budowa posterunku kontroli bezpieczeństwa nr 12 wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- budowa posterunku kontroli bezpieczeństwa nr 14 wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- przebudowa, budowa parkingów w strefie landside,
- budowa systemu AWOS (Automated Weather Observing System),
- budowa budynku do prowadzenia działań Straży Granicznej związanych z realizacją kontroli przesiewowej obywateli państw trzecich na granicach zewnętrznych Unii Europejskiej.

Wartość szacowana inwestycji wyniesie 1 430 477 000 zł, co stanowi około 65% inwestycji planowanych w latach 2025–2029.

### **Budowa i przebudowa strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka oraz integracja z innymi gałęziami transportu**

Zamierzeniem zarządzającego lotniskiem Rzeszów-Jasionka jest realizacja inwestycji kluczowych o znaczeniu strategicznym z przeznaczeniem podwójnego ich wykorzystania cywilno-wojskowego oraz podnoszących bezpieczeństwo operacyjne lotniska w kontekście ruchu lotniczego.

W zakresie syntetycznie wskazanych poniżej inwestycji, należy wskazać co następuje:

1. zadanie pn. „II etap budowy równoległej drogi kołowania oraz I etap przebudowy drogi startowej na odcinku o długości ok. 700 m wraz z infrastrukturą techniczną na lotnisku Rzeszów-Jasionka” – zakres zadania obejmuje budowę II etapu równoległej drogi kołowania, dwóch prostopadłych łączników drogi kołowania z drogą startową oraz nawierzchni do zawracania samolotów przy progu od wschodniej części lotniska, a także przebudowa

istniejącej drogi startowej na odcinku 700 m. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” 2021–2027 (CEF Military Mobility),

2. zadanie pn. „II etap przebudowy drogi startowej na odcinku o długości ok. 1800 m wraz z infrastrukturą techniczną na lotnisku Rzeszów-Jasionka” – zakres zadania obejmuje przebudowę środkowego odcinka pasa startowego na długości 1800 m celem wzmocnienia jej konstrukcji oraz dogęszczenie opraw oświetlenia nawigacyjnego. Prace będą realizowane etapami, co pozwoli zminimalizować ograniczenia w prowadzeniu operacji lotniczych. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” 2021–2027 (CEF Military Mobility),
3. zadanie pn. „Budowa nowego wjazdu na teren zastrzeżony Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. wraz z infrastrukturą towarzyszącą” – zakres zadania obejmuje budowę nowych obiektów kubaturowych służących do obsługi i kontroli osób, pojazdów oraz towarów; budowę zadaszanej, 3-pasmowej śluzy kontroli pojazdów, a także budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej. W ramach zadania zostanie także zrealizowane wyposażenie obiektów nowego wjazdu w urządzenia i systemy bezpieczeństwa, kontroli oraz monitoringu, w tym kontroli rentgenowskiej i radiometrycznej bagażu i przewożonych ładunków. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach działania FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w sieci TEN-T, priorytet FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS) 2021–2027,
4. zadanie pn. „Przebudowa i rozbudowa terminalu pasażerskiego wschodniego T2 w zakresie jego funkcjonalności i przystosowania do komponentu mobilności wojskowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” – zakres zadania obejmuje realizację międzynarodowego terminala pasażerskiego wyposażonego w niezbędne pomieszczenia dla służb technicznych, operacyjnych, wojskowych, straży granicznej, służb celno-skarbowych oraz pomieszczeń biurowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Podstawowym celem projektu jest niezbędne techniczne i funkcjonalne dostosowanie istniejącej infrastruktury terminalowej, celem zapewnienia zdolności wojsk do szybkiego i sprawnego przemieszczania personelu militarnego i ratunkowego, zwłaszcza w ramach współpracy NATO i Unii Europejskiej. Dodatkowo powstały obiekt w sytuacji kryzysowej będzie mógł być wykorzystany jako miejsce ewakuacji i schronienia, a także jako centrum zarządzania akcjami ratowniczymi lub centrum dowodzenia,
5. zadanie pn. „Budowa magazynów i obiektów do obsługi transportu lotniczego o podwójnym cywilno-wojskowym zastosowaniu wraz z infrastrukturą towarzyszącą” – zakres zadania obejmuje budowę obiektów kubaturowych, dróg dojazdowych nawierzchni lotniskowych z przeznaczeniem na postój statków powietrznych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. W ramach zadania zostanie także zrealizowane wyposażenie obiektów w urządzenia i systemy bezpieczeństwa, kontroli oraz monitoringu, w tym kontroli rentgenowskiej i radiometrycznej przewożonych ładunków. Budowa zaplecza magazynowego do obsługi towarów cargo o podwójnym, cywilno-wojskowym zastosowaniu (mobility military) to kluczowy element strategii rozwoju infrastruktury, zapewniający obsługę ruchu lotniczego zarówno w czasie pokoju, jak i w sytuacjach kryzysowych, co wymaga specjalistycznych rozwiązań logistycznych i technologicznych.
6. zadanie pn. „Budowa instalacji fotowoltaicznej i magazynów energii na potrzeby zasilania infrastruktury krytycznej lotniska – zakres zadania obejmuje budowę instalacji fotowoltaicznej o mocy ok. 5 MW wraz z magazynami energii na terenie lotniska i jej połączenie do istniejącej infrastruktury energetycznej portu. Realizacja zadania wpisuje się w zwiększenie dostępności infrastruktury niskoemisyjnej, zarówno w kontekście infrastruktury istniejącej jak i projektowanej oraz pozwala zwiększyć bezpieczeństwo energetyczne lotniska,

7. zadanie pn. „Przebudowa i rozbudowa płaszczyzn postoju samolotów PPS1 i PPS3 wraz z infrastrukturą towarzyszącą” - zakres zadania obejmuje budowę nowych miejsc postoju samolotów oraz przebudowę istniejących płaszczyzn w zakresie ich dostosowania do potrzeb zasilania statków powietrznych. Z uwagi na przynależność do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) Lotniska EPRZ, realizacja zadania poprzez zwiększenie miejsc dla postoju samolotów, przyczynia się do ponad granicznej synergii w kontekście wojskowym. Jego lokalizacja w południowej części kraju, w pobliżu granicy ze Słowacją oraz w pobliżu wschodniej granicy z Ukrainą, umożliwi wykorzystanie lotniska jako lotnisko docelowe lub zapasowe w razie konieczności przemieszczania polskich lub europejskich sił zbrojnych w celu wsparcia operacji w ramach sił NATO lub UE.

### **Rozbudowa i przebudowa strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin**

Zarządzający lotniskiem Warszawa-Modlin podzielił plan rozbudowy na trzy etapy:

- I etap – lata 2024–2029, kluczowe inwestycje: rozbudowa części terminalowej, rozbudowa płyt PPS1 o 5 stanowisk dla statków powietrznych, remonty kapitalne i modernizacje starych nawierzchni istniejących dróg kołowania i PPS, remonty częściowe istniejącej drogi startowej, inwestycje towarzyszące i odtworzeniowe (maszyny, urządzenia i pojazdy lotniskowe, ciągi kontroli bezpieczeństwa, pasażerów i bagażu, system bagażowy), budowa strażnicy LSRG południowej, budowa powierzchni biurowej i socjalnej, budowa infrastruktury drogowej i parkingowej, rozbudowa sieci, instalacji i systemów lotniskowych zewnętrznych i wewnętrznych, opracowanie dokumentacji projektowej na realizowane inwestycje I etapu.
- II etap – lata 2030–2035, kluczowe inwestycje: budowa nowej drogi startowej długości 3500m z elementami PRN koniecznymi do jej uruchomienia w tym m.in. nowe drogi kołowania, drogi szybkiego zejścia, płyty do odladzania, nowe stanowiska postojowe dla statków powietrznych, płyta SWW wraz z urządzeniami i systemami nawigacyjnymi i lotniskowymi, instalacjami systemami i sieciami energetycznymi, teletechnicznymi i sanitarnymi, strażnica LSRG północna, budowa hangarów na potrzeby utrzymania lotniska, rozwój infrastruktury lotniskowej kubaturowej i drogowej wspomagającej obsługę operacji lotniczych, budowa II terminala pasażerskiego z kompletnym wyposażeniem w systemy odpraw i kontroli pasażerów i bagażu z wyposażeniem użytkowym i technicznym oraz infrastrukturą towarzyszącą drogową i instalacyjną, rozbudowa powierzchni operacyjnej magazynowej, biurowej i socjalnej, zakupy środków trwałych umożliwiających obsługę pasażerów w związku z większym ruchem lotniczym, zakupy urządzeń, maszyn i pojazdów lotniskowych, opracowanie dokumentacji projektowej i środowiskowej do realizacji II etapu.
- III etap – 2036–2048, inwestycje zakładające dalszy rozwój portu lotniczego obejmujące m.in. rozbudowę elementów Pola Ruchu Naziemnego, infrastruktury terminalowej pasażerskiej i cargo, zakup i wymiana urządzeń, sprzętu, rozbudowa sieci i instalacji.

Dotychczasowa droga startowa, po wybudowaniu nowej, będzie pełniła rolę drogi kołowania. Takie rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia przepustowości pola manewrowego. Jednocześnie planuje się realizację inwestycji związanych z uruchomieniem terminala CARGO, rozbudową terminala pasażerskiego, budową parkingu wielopoziomowego, a także rozbudowę infrastruktury lotniczej w tym: zwiększenie liczby płyt postojowych dla statków powietrznych, budowę stanowisk do odladzania samolotów bliżej progu drogi startowej, rozbudowę dróg kołowania. Zaplanowano także rozbudowę elementów infrastruktury lotniskowej towarzyszącej z wyposażeniem technicznym jak LSRG, hangary utrzymania, zaplecze biurowe oraz inwestycje zwiększające dostępność lotniska w tym nowe parkingi, obiekty biurowe itp. oraz inwestycje odtworzeniowe sprzętu i systemów lotniskowych. Zakłada się również realizację inwestycji celu publicznego w zakresie transportu kolejowego tj. budowę odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowę stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin.

Obecnie zarządzający jest na etapie przygotowania dokumentów do wszczęcia procedury przetargowej na wykonawcę raportu środowiskowego do wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej na wyżej wymienione inwestycje etapu II.

Szacowany koszt nakładów inwestycyjnych, które umożliwią rozwój tego lotniska w komplementarnym wymiarze i odpowiadają wszelkim potrzebom ujętym w Master Planie lotniska, zaplanowanych w latach od 2025–2039, wynosi łącznie na dzień dzisiejszy 2 200 mln zł. Na ten moment nie pozyskano żadnej gwarancji w zakresie uzyskania dotacji unijnych na realizację ww. inwestycji. Rozważane są przy tym inne sposoby ich finansowania w tym kredyty, dokapitalizowanie itp.

**6. Inwestycje w ramach programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”**

Celem Programu jest wsparcie inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim. W kontekście istniejącej, niewystarczającej infrastruktury drogowej, kolejowej oraz hydrotechnicznej, przewidziane Programem inwestycje infrastrukturalne mają umożliwić sprawną realizację infrastruktury energetycznej lokalizowanej na terenie tego województwa.

**Budowa infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, na potrzeby elektrowni jądrowej**

Inwestycja przygotowywana i realizowana przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni polegać będzie na budowie konstrukcji morskiej o długości ok. 1100 m służącej do rozładunku ponadnormatywnych materiałów i elementów wyposażenia oraz infrastruktury technicznej umożliwiającej prawidłową eksploatację konstrukcji morskiej. Realizacja wyżej wymienionej inwestycji umożliwi dostarczenie na miejsce budowy elektrowni jądrowej znacznej ilości materiałów oraz wielkogabarytowych i wysokotonażowych elementów jej wyposażenia. Po zakończeniu budowy elektrowni jądrowej możliwe będzie wykorzystanie wyżej opisanej infrastruktury do przybijania, cumowania i postoju niewielkich jednostek pływających, w tym związanych z obsługą budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych czy turystyką.

**Budowa drogi krajowej nr 69 na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6**

Planowana droga do elektrowni jądrowej od węzła na drodze ekspresowej S6 zapewni bezpośrednie skomunikowanie pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej z siecią dróg szybkiego ruchu. Pozwoli na sprawną realizację tej infrastruktury energetycznej. W przypadku ewentualnego konfliktu zbrojnego pozwoli na płynne przemieszczanie wojsk i sprzętu wojskowego celem ochrony elektrowni jądrowej jako obiektu strategicznego. Z uwagi na powyższe usprawnienie procesu inwestycyjnego, a finalnie szybsze oddanie drogi do użytkowania istotnie wpłynie na bezpieczeństwo energetyczne państwa oraz zabezpieczenie interesów gospodarczych, obronnych i ekonomicznych państwa. Ponadto, ambitny harmonogram budowy samej elektrowni jądrowej przemawia za przyspieszeniem procesu inwestycyjnego budowy drogi do niej prowadzącej.

W grudniu 2024 r. oraz w styczniu 2025 r. wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach odpowiednio dla pierwszego i drugiego odcinka drogi. Umowa na realizację robót w trybie P&B dla pierwszego odcinka została zawarta 17 kwietnia 2025 r., natomiast dla drugiego odcinka w dniu 4 lipca 2025 r. Przygotowanie i realizacja pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej oraz inwestycji towarzyszących podlega „Zasadom Koordynacji Inwestycji w zakresie EJ1 oraz jej Inwestycji Towarzyszących”, zatwierdzonym przez Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej.

Planowana długość drogi to ok. 26,4 km. Szacowany koszt inwestycji to ok. 637 mln zł.

## **Budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich**

„Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” przewiduje również budowę, przebudowę lub remont infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich. W ramach inwestycji przewiduje się usprawnienie systemów sterowania ruchem kolejowym oraz poprawienie parametrów technicznych linii kolejowych, co wpłynie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i skrócenie czasu przewozów. Budowa infrastruktury kolejowej umożliwi dowóz pracowników i materiałów na czas budowy elektrowni, zapewni dostęp do stabilniejszych dostaw energii, oraz wpłynie pozytywnie na rozwoju gospodarki, turystyki oraz przemysłu. Infrastruktura ta będzie wykorzystywana również do transportu materiałów, urządzeń oraz sprzętu wojskowego.

### **III. Zakres projektowanej regulacji**

**Art. 1** zawiera przepis wprowadzający i określający zakres przedmiotowy ustawy. Jego celem jest zdefiniowanie kategorii kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych regulacją oraz wskazanie, że ustawa wprowadza szczególne rozwiązania prawne służące usprawnieniu procesu ich przygotowania i realizacji. Przepis ten pełni funkcję porządkującą, stanowiąc punkt odniesienia dla dalszych regulacji ustawy.

**Art. 2** określa katalog wytypowanych inwestycji kluczowych (szczegółowo scharakteryzowanych w rozdziale II *Kluczowe inwestycje infrastrukturalne*), obejmujących transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, inwestycje przeciwpowodziowe, inwestycje z zakresu gospodarki morskiej oraz inwestycje związane z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej.

Nazwy inwestycji kluczowych zachowują spójność z ich nazwami w dotychczas wypracowanych materiałach koncepcyjnych, planistycznych i dokumentacjach oraz zapewniają jednoznaczną identyfikowalność inwestycji dla wszystkich uczestników na każdym z etapów procesu inwestycyjnego.

Wskazane inwestycje są precyzyjnie identyfikowalne przedmiotowo (budowa, rozbudowa, przebudowa, odbudowa) i terytorialnie (w przypadku inwestycji drogowych – przez wskazanie początku, końca i trasy; w przypadku inwestycji portowych i morskich – przez wskazanie konkretnych obiektów i akwenów; w przypadku inwestycji kolejowych – przez wskazanie numerów linii i relacji; w przypadku inwestycji lotniczych – przez wskazanie konkretnych portów lotniczych i zastosowanie pojęć ustawowych z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), np. „część lotnicza lotniska”).

**Art. 3** zapewnia ochronę praw nabytych inwestora oraz zachowanie spójności systemu prawnego poprzez jednoznaczne rozstrzygnięcie kolizji pomiędzy regulacjami dotyczącymi inwestycji kluczowych a szczególnymi przepisami odnoszącymi się do inwestycji w zakresie terminalu regazyfikacyjnego LNG w Świnoujściu. Przepis gwarantuje ciągłość realizacji inwestycji o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa energetycznego państwa oraz eliminuje ryzyko interpretacyjne i sporów kompetencyjnych w przypadku nakładania się reżimów prawnych.

**Art. 4** nadaje priorytet dla rozpatrywania wniosków o wydanie decyzji, o której mowa w art. 71 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. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.), zwanej dalej „decyzją środowiskową”, dla inwestycji kluczowych. Wnioski te mają być rozpatrywane niezwłocznie, poza kolejnością wpływu do właściwego organu.

**Art. 5** reguluje obowiązki sprawozdawcze Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, zwanego dalej „GDOŚ”, względem Prezesa Rady Ministrów w zakresie przekazywania informacji o postępowaniach prowadzonych w obszarze wydania decyzji środowiskowych dla inwestycji kluczowych. GDOŚ zobowiązany jest przekazywać co kwartał informacje o postępowaniach dotyczących decyzji środowiskowych dla inwestycji kluczowych ze wskazaniem postępowań dla których nie dotrzymano 60-dniowego terminu na jej wydanie (termin ten nawiązuje do treści art. 35 § 3 Kpa - *załatwienie sprawy wymagającej postępowania wyjaśniającego powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca, a sprawy szczególnie skomplikowanej - nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia wszczęcia postępowania, zaś w postępowaniu odwoławczym - w ciągu miesiąca od dnia otrzymania odwołania*). Powyższe pozwoli na bieżący monitoring inwestycji kluczowych i odpowiednio wczesne zdiagnozowanie ewentualnych opóźnień na poziomie centralnym oraz podjęcie odpowiednich działań koordynacyjno-korygujących, celem uniknięcia dalszych opóźnień w realizacji procesu inwestycyjnego.

**Art. 6** reguluje obowiązki sprawozdawcze Prezesa Naczelnego Sądu Administracyjnego względem Ministra Sprawiedliwości, w zakresie przekazywania informacji o postępowaniach sądownoadministracyjnych ze skarg złożonych na decyzje środowiskowe dla inwestycji kluczowych. Otrzymałą informację Minister Sprawiedliwości przekazuje niezwłocznie Prezesowi Rady Ministrów. Przedmiotowa informacja ma zawierać listę postępowań sądownoadministracyjnych ze skarg, ze wskazaniem daty wpływu skargi oraz wskazaniem postępowań sądownoadministracyjnych, w których orzeczenie nie zostało wydane w terminie 30 dni od dnia wpływu skargi. Powyższe pozwoli na wczesne zdiagnozowanie problemów oraz podjęcie odpowiednich działań naprawczych.

**Art. 7** wskazuje na możliwość odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowej, bez naruszenia przy tym wymagań określonych w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418, z późn. zm.), jeżeli zakres zmian nie wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia tj. takie odstąpienie nie będzie stanowić istotnego odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego.

**Art. 8** reguluje przekazanie akt sprawy i odpowiedzi na skargę do sądu administracyjnego w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania. Sąd zobowiązano natomiast do rozpatrzenia skargi w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

Dodatkowo w przepisie określono termin na rozpatrzenie skargi kasacyjnej na orzeczenie sądu administracyjnego dotyczące decyzji wydanej dla inwestycji kluczowej, wynoszący 2 miesiące od dnia jej wniesienia.

**Art. 9** w ust. 1 ogranicza zakres weryfikacji prac geodezyjnych wyłącznie do oceny ich spójności, oraz wprowadza krótki, maksymalny termin na dokonanie weryfikacji. Rozwiązanie to eliminuje ryzyko przewlekłości postępowań administracyjnych.

Przepis ust. 2 zapewnia przejrzystość i sprawny obieg dokumentów pomiędzy organem a wykonawcą prac geodezyjnych. Określenie krótkiego terminu przekazania protokołu weryfikacji umożliwi szybkie podjęcie dalszych czynności. W przypadku wyniku negatywnego przepis określa, że organ zwraca wykonawcy przekazane wyniki wraz z protokołem zawierającym opis stwierdzonych nieprawidłowości.

Ust. 3 upraszcza procedury przyjmowania dokumentacji do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego poprzez powiązanie jej z protokołem odbioru sporządzanym przez zamawiającego, do którego dołączany jest pozytywny protokół weryfikacji spójności.

W ust. 4 wskazuje się, że po przekazaniu dokumentacji do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, wykonawca prac geodezyjnych może umieścić oświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji, na dokumentach przeznaczonych dla inwestora. Oświadczenie takie

zawiera klauzulę odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń oraz dane identyfikujące zgłoszenie prac i protokół weryfikacji.

Ust. 5 określa obowiązek zamawiającego w zakresie zapewnienia udziału osoby posiadającej stosowne uprawnienia w komisji odbierającej prace geodezyjne.

Ust. 6 w zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule wyłącza stosowanie art. 12b ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, który dotyczy weryfikacji przekazanych zbiorów danych stanowiących wyniki prac geodezyjnych, celem uniknięcia dublowania procedur weryfikacyjnych.

Ust. 7 wprowadza mechanizm uznania wyników za zatwierdzone i przyjęte w przypadku bezczynności organu. Rozwiązanie to stanowi zabezpieczenie przed opóźnieniami administracyjnymi, dyscyplinuje organy do terminowego działania oraz chroni inwestora przed negatywnymi skutkami przewlekłości.

**Art. 10** wprowadza termin na wydanie przez wojewódzkiego konserwatora zabytków decyzji, o których mowa w art. 32 ust. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292, z późn. zm.) dotyczącej przerwanych robót. Decyzje takie powinny być wydane w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia dokonania oględzin. Ponadto sformułowano zasadę, że jeżeli w ustawowym terminie wojewódzki konserwator zabytków nie dokona oględzin odkrytego przedmiotu, przerwane roboty mogą być kontynuowane, a do inwestora lub wykonawcy robót nie mają zastosowania przepisy art. 108 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, określające odpowiedzialność karną za zniszczenie zabytku. Brak precyzyjnego określenia terminu i skutku braku zachowania terminu powoduje znaczące przesunięcia harmonogramów oraz konieczność wypłacania przez inwestorów roszczeń wykonawcom – gdyż w sytuacji gdy wojewódzki konserwator zabytków nie dokonywał oględzin w ustawowym terminie, inwestor nie wznowiał robót budowlanych z obawy o ryzyko zniszczenia potencjalnego zabytku i konsekwencji z tego wynikających. Powyższe ma na celu umożliwienie inwestorowi kontynuowania przerwanych robót budowlanych bez obaw o konsekwencje karne ewentualnego zniszczenia przedmiotu, który mógł być zabytkiem.

**Art. 11** określa, że decyzje administracyjne zatwierdzające projekt robót geologicznych, a także dodatek do takiego projektu, podlegają natychmiastowemu wykonaniu, w przypadkach:

- 1) określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby zagospodarowania przestrzennego;
- 2) określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych;
- 3) określenia warunków hydrogeologicznych związanych z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi;
- 4) określenia warunków hydrogeologicznych związanych z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie.

**Art. 12** skraca termin z 90 do 30 dni od otrzymania wniosku, na zaopiniowanie wniosku o wydanie pozwolenia ustalającego lokalizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz określającego warunki ich wykorzystania na tych obszarach.

**Art. 13** wyłącza stosowanie przepisów art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na usunięcie drzew lub krzewów, opłat z tym związanych oraz przepisów dot. wyłączenia z produkcji leśnej, w tym art. 11, art. 12 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 82) ani opłat z tym związanych, w tym jednorazowego odszkodowania za przedwczesny wyręb drzewostanu oraz opłaty rocznej i należności. Wyłączenie ww. obowiązków ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

**Art. 14** wprowadza dodatkowe wyłączenia i uproszczenia przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024

r. poz. 311), zwanej dalej „specustawą drogową”, w stosunku do kluczowych inwestycji drogowych. Proponuje się skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zwanej dalej „decyzją ZRID”, z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Ponadto skraca się czas na wydanie opinii, o których mowa w art. 11b ust. 1 i 11d ust. 1 pkt 8 specustawy drogowej, wymaganych do złożenia wniosku o wydanie decyzji ZRID, z 14 i 30 dni do odpowiednio 7 i 14 dni, co również przyspieszy uzyskanie decyzji ZRID. Ponadto w przypadku gdy decyzja ZRID dotyczy rodzinnych ogrodów działkowych wyłączono obowiązek zapewnienia gruntów zastępczych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego. Skrócenie terminu uzyskania decyzji ZRID wpłynie na szybsze rozpoczęcie realizacji inwestycji.

**Art. 15** określa termin, w którym Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, zwane dalej „PGLLP”, zawiera porozumienie dotyczące dokonania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia, o których mowa w art. 20b ust. 1 specustawy drogowej. Porozumienie takie będzie zawierane w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez PGLLP wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy od dnia zawarcia porozumienia. Termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia, jeżeli są wymagane, uwzględnia środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku braku zawarcia porozumienia w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia będzie ustalał wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. Jako organ odwoławczy względem decyzji wojewody wskazany został minister właściwy do spraw środowiska.

Ustawowe określenie terminów do zawarcia ww. porozumień oraz określenie skutków niedotrzymania tych terminów ma zmobilizować do terminowego zawierania porozumień, co ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

**Art. 16** określa wymóg zawierania porozumień między PGLLP lub parkiem narodowym, a inwestorami kluczowych inwestycji infrastrukturalnych z zakresu gospodarki morskiej. Przedmiotowe porozumienia regulować mają terminy i warunki dokonywania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia. Przedmiotowe porozumienie zawierane ma być w terminie 21 dni od otrzymania przez PGLLP lub park narodowy wystąpienia o zawarcie takiego porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy. Termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia, jeżeli są wymagane, uwzględnia środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto przepis wskazuje, że jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez PGLLP lub park narodowy wystąpienia o zawarcie porozumienia, nie dojdzie do zawarcia tego porozumienia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia zostanie ustalony w drodze decyzji przez wojewodę. Decyzja powinna zostać wydana w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. W przedmiotowych postępowaniach organem wyższego stopnia względem wojewody ma być minister właściwy do spraw środowiska.

Ustawowe zobowiązanie do zawierania porozumień określających terminy i warunki dokonywania wycinek drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

**Art. 17** określa sposób zawiadamiania oraz strony postępowania, które wojewoda zawiadamia w postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania jest wysyłane do: wnioskodawcy, właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz właściwych organów ochrony zabytków. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości uważa się za skuteczne. Ponadto pozostałe strony postępowania są zawiadamiane o postępowaniu w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.

Jednocześnie przepis wskazuje, że w przypadku otrzymania przedmiotowego zawiadomienia przez właściwy organ ochrony zabytków, wszczęcie nowych postępowań w przedmiocie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków może nastąpić po uzyskaniu przez inwestora decyzji o pozwoleniu na użytkowanie.

Zaznaczyć należy, że zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dołącza się opinię wojewódzkiego konserwatora zabytków. W przypadku, gdy zgodnie z opinią konserwatora obiekt nie spełnia kryteriów do objęcia ochroną jako zabytek, podejmowanie postępowania o wpisanie obiektu do rejestru zabytków nie powinno mieć miejsca w trakcie postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Mimo powyższego, wszczynanie postępowań w przedmiocie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków podczas toczących się postępowań w przedmiocie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wpływa negatywnie na możliwość realizacji inwestycji celu publicznego i wpływa istotnie na proces prowadzenia inwestycji.

W odniesieniu do obiektów kolejowych, które mają wartość historyczną, walory zabytkowe i kwalifikują się do objęcia ochroną jako zabytek, ich ochrona powinna być podejmowana, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami przez organy właściwe w sprawach ochrony zabytków, ale przed rozpoczęciem inwestycji celu publicznego dotyczącej linii kolejowej.

Takie podejście ma o tyle istotne znaczenie, że wszczęcie postępowania o wpisanie obiektu do rejestru zabytków skutecznie uniemożliwia prowadzenie jakichkolwiek prac przy zabytku (choć nie wstrzymuje procedur administracyjnych) przez bliżej nieokreślony czas do momentu wydania decyzji. Ponadto w wyniku wpisania obiektu do rejestru zabytków, może zaistnieć potrzeba opracowania zupełnie nowej koncepcji projektu na zaawansowanym etapie projektowania lub nowego projektu na etapie realizacji inwestycji.

Biorąc pod uwagę powyższe (pozyskiwana stosowana opinia konserwatora dołączona do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), zasadne jest, aby dla inwestycji kluczowych po zawiadomieniu o wszczęciu postępowania w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wykluczyć możliwość wszczęcia i prowadzenia postępowań o wpisanie obiektów nieruchomości objętych inwestycją do ewidencji zabytków lub rejestru zabytków. Pozwoli to uniknąć nieprzewidzianych opóźnień, roszczeń wykonawców, czy nawet w skrajnym przypadku konieczności całkowitego wycofania się z przedsięwzięcia z powodu braku możliwości przeprowadzenia inwestycji w planowanym zakresie.

**Art. 18** określa wymóg zawierania porozumień między PGLLP lub parkiem narodowym, a inwestorami kluczowych inwestycji infrastrukturalnych z zakresu transportu kolejowego. Przedmiotowe porozumienia regulować mają terminy i warunki dokonywania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia. Przedmiotowe porozumienie zawierane ma być w terminie 21 dni od otrzymania przez PGLLP lub park narodowy wystąpienia o zawarcie takiego porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy. Termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia, jeżeli są wymagane, uwzględnia środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto przepis wskazuje, że jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez PGLLP lub park narodowy wystąpienia o zawarcie porozumienia, nie dojdzie do zawarcia tego porozumienia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia zostanie ustalony w drodze decyzji przez wojewodę. Decyzja powinna zostać wydana w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. W przedmiotowych postępowaniach organem wyższego stopnia względem wojewody ma być minister właściwy do spraw środowiska.

Ustawowe zobowiązanie do zawierania porozumień określających terminy i warunki dokonywania wycinek drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

**Art. 19** wprowadza dodatkowe uproszczenie przepisów w ustawie z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 104), w stosunku do kluczowych inwestycji infrastrukturalnych o charakterze przeciwpowodziowym. Proponuje się skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji przeciwpowodziowej z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Skrócenie terminu wpłynie na szybsze rozpoczęcie realizacji inwestycji. Ponadto przepis wyłącza stosowanie art. 21 ust. 10 pkt 3 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych, w zakresie obowiązku zapewnienia nieruchomości zamiennych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego.

**Art. 20** wprowadza dodatkowe uproszczenia w odniesieniu do przepisów ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1464), w stosunku do kluczowych inwestycji infrastrukturalnych w infrastrukturę lotniskową.

Przepisy art. 20 skracają:

- termin wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego z 90 dni do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji,
- termin z 95 dni do 65 dni od dnia złożenia wniosku, po którym niewydanie ww. decyzji przez wojewodę skutkuje dla niego sankcjami w postaci kar pieniężnych w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki,
- termin z 45 do 30 dni od dnia otrzymania wniosku, do przeprowadzenia egzekucji obowiązku wynikającego z decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego,
- termin z 14 do 7 dni, od dnia zwrócenia się przez wnioskodawcę, o wyrażenie opinii przez właściwych miejscowo zarząd województwa, zarząd powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta),
- termin z 30 do 14 dni, od dnia otrzymania wniosku, o wydanie opinii przez podmioty wskazane w art. 6 ust. 1 pkt 9 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, w zakresie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Dodatkowo przepis stanowi, że w przypadku inwestycji lotniskowej:

- do wydawania postanowień, o których mowa w art. 63 ust. 1 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,
- do wydawania opinii i dokonywania uzgodnień, o których mowa w art. 64 ust. 1–1d ww. ustawy,
- do dokonywania uzgodnień oraz wydawania opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1 ww. ustawy,

przepisy art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691) stosuje się limitując wydłużenie terminu maksymalnie o jeden miesiąc oraz wyłącznie jeden raz w odniesieniu do każdej z inwestycji.

Powyższe rozwiązania wprowadzono w celu zapewnienia przewidywalności terminu załatwienia sprawy po stronie właściwych organów.

Inwestycje lotnicze wymienione w projekcie obejmują wyłącznie przebudowę lub rozbudowę istniejących wybranych lotnisk w celu dostosowania ich do pełnienia funkcji „dual-use”. Jednocześnie

inwestycje te mieszczą się w obecnie ustalonych granicach tych obiektów. Brak jest zatem ryzyka, iż uproszczenia w procedurach administracyjnych będą skutkowały wadliwością tak prowadzonej procedury administracyjnej. Inwestycje lotnicze wymienione w projekcie aktualnie mają duże znaczenie strategiczne dla bezpieczeństwa państwa. Konieczność jak najszybszej realizacji tych inwestycji uzasadnia wprowadzenie ww. rozwiązań.

**Art. 21** określa jednoznacznie i spójnie zasadę przyłączania do sieci energetycznych obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej o istotnym znaczeniu dla funkcjonowania transportu kolejowego. Odesłanie do wybranych regulacji ustawy – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43) gwarantuje stosowanie sprawdzonych mechanizmów dotyczących obowiązku przyłączenia, zasad finansowania, bezpieczeństwa i niezawodności dostaw energii oraz nadzoru regulacyjnego.

**Art. 22** wprowadza termin 7 dni na wydanie przez operatora systemu dystrybucyjnego warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej dla inwestycji kluczowych w zakresie Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR). Jednocześnie przepis określa termin realizacji przyłącza nie dłuższy niż 3 miesiące od dnia zawarcia umowy o przyłączenie. Powyższe eliminuje ryzyko opóźnień wynikających z procedur energetycznych oraz zwiększa przewidywalność procesu inwestycyjnego. Przyznanie podmiotowi realizującemu przyłącze prawa do korzystania z ułatwień przewidzianych w ustawie umożliwi skuteczne i skoordynowane wykonanie prac niezbędnych do zapewnienia niezawodnego zasilania systemu RMR.

**Art. 23** zapewnia inwestorowi realizującemu inwestycję kluczową w zakresie Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR) niezbędny dostęp do nieruchomości w sposób umożliwiający sprawną realizację i późniejszą eksploatację systemu. Obowiązek właściciela, użytkownika wieczystego lub zarządcy nieruchomości gwarantuje, że elementy infrastruktury, takie jak stacje bazowe, kontenery techniczne, urządzenia zasilające i światłowody, mogą być prawidłowo umieszczone i utrzymywane. Przepis zapewnia również możliwość wykonania przyłączy energetycznych i telekomunikacyjnych oraz stały dostęp do infrastruktury w celu eksploatacji, konserwacji, modernizacji i rozbudowy systemu RMR, co jest niezbędne dla bezpieczeństwa i niezawodności działania systemu krytycznego dla transportu kolejowego.

Ust. 2 określa, że dostęp do nieruchomości jest odpłatny, chyba że strony postanowią inaczej. Jeśli stosowna umowa nie zostanie zawarta terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku przez inwestora, zastosowanie będą mieć przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami gwarantuje możliwość szybkiego rozstrzygnięcia sporu i uniknięcia przewlekłości postępowań.

W ust. 3 wskazano, że na podstawie ww. umowy dokonuje się wpisu w księdze wieczystej.

**Art. 24** określa delegację ustawową dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia, wskazującego gminy lub ich części, na których terenie stosowane będą szczególne zasady nabywania nieruchomości, w celu przygotowania obszaru inwestycji kluczowej.

**Art. 25** ustala szczególne zasady nabywania nieruchomości w zakresie realizacji inwestycji kluczowych. Są to przepisy analogiczne do zawartych w art. 29b ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747, z późn. zm.).

Przewidziane w projekcie ustawy szczególne zasady nabywania nieruchomości obejmują uprawnienie inwestora do zapłaty osobie zbywającej nieruchomość ceny wynikającej z zastosowania mechanizmów ustalających cenę nabycia nieruchomości.

Zgodnie z projektowanym art. 23 ust. 2 podstawę ustalenia ceny nieruchomości w przypadku nabycia jej przez inwestora stanowi wartość nieruchomości określona zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2026 poz. 399). Jednakże projekt przewiduje uprawnienie inwestora do nabycia nieruchomości za cenę wyższą niż określona zgodnie z ww. ust. 2.

Po pierwsze cena nabycia może zostać ustalona jako wartość rynkowa nieruchomości powiększona o 20% wartości gruntu oraz 40% różnicy pomiędzy wartością nieruchomości i wartością gruntu, albo 20%

wartości prawa użytkowania wieczystego albo 40% wartości lokalu, stanowiącego odrębny przedmiot własności, albo wartości spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu. Proponowane podwyższenie wysokości odszkodowania o procentowo określoną część wartości rynkowej stanowi zryczałtowaną formę rekompensaty pieniężnej związanej z przymusowym charakterem nabycia nieruchomości przez podmiot publiczny. Brak takiej formy rekompensaty powoduje konieczność ponoszenia przez właścicieli szeregu kosztów, związanych m. in. z nabyciem nowej nieruchomości i przeprowadzką.

Po wtóre inwestor może nabyć nieruchomość za cenę stanowiącą równowartość wartości odtworzeniowej nieruchomości określonej bez uwzględnienia stopnia zużycia.

Kolejnym uprawnieniem jest możliwość nabycia nieruchomości za cenę stanowiącą 25-krotność wskaźnika przeliczeniowego kosztu odtworzenia 1 metra kwadratowego powierzchni użytkowej budynków mieszkalnych ogłaszanego przez wojewodę obowiązującego w roku poprzedzającym dzień dokonania transakcji. Natomiast w przypadku, gdy w budynku mieszkalnym albo samodzielny lokal mieszkalny zameldowane na pobyt stały są więcej niż 2 osoby inwestor może nabyć nieruchomość za łączną wysokość ceny ustalonej zgodnie z zasadą opisaną powyżej, powiększoną w odniesieniu do trzeciej i każdej kolejnej osoby o 10-krotność wskaźnika przeliczeniowego. Wskazać również należy, że przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby inne niż: osoby bliskie wobec właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości, w rozumieniu art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, oraz osoby zameldowane na pobyt stały krócej niż przez 1 rok poprzedzający bezpośrednio dzień dokonania transakcji, przy czym warunek zameldowania stosuje się również do właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości. Nie podlega ona natomiast zastosowaniu wobec osób, które urodziły się albo nabyły w drodze dziedziczenia, zapisu albo zapisu windykacyjnego prawo własności lub prawo użytkowania wieczystego nieruchomości w okresie jednego roku poprzedzającego bezpośrednio dzień dokonania transakcji. Zgodnie z projektowanym ust. 9 przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby posiadające tytuł prawny do innego lokalu mieszkalnego lub budynku mieszkalnego. Podstawą ustalenia ww. okoliczności, jest oświadczenie, składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Kolejnym uprawnieniem jest przyznanie inwestorowi możliwości nabycia nieruchomości do realizacji danego Przedsięwzięcia za cenę ustaloną jako iloczyn metrów kwadratowych tej nieruchomości i 150 % średniej ceny metra kwadratowego uzgodnionej dla danej inwestycji przez inwestora.

W kolejnych przepisach projektu formułuje się zasadę, zgodnie z którą dokonując szacowania wartości nieruchomości, rzeczoznawca majątkowy przy podejściu porównawczym w transakcjach uwzględnia wyłącznie wartość rynkową nieruchomości, bez elementów ceny przewyższających tę wartość.

Analizując powyższe zasady nabywania nieruchomości należy podkreślić, że zasadniczym celem projektowanych przepisów jest uregulowanie uprawnień inwestora w zakresie wydatkowania środków publicznych – ustanowienia granic, w jakich inwestor może wydatkować te środki na zakup nieruchomości, mieszcząc się w granicach celowości i gospodarności wydatkowania.

Ustawa wyłącza stosowanie szczególnych zasad nabywania nieruchomości do inwestycji drogowych, o których mowa w projektowanym art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b.

**Art. 26** nowelizuje ustawę Prawo budowlane (PB) poprzez rozszerzenie listy inwestycji podlegających procedurze zgłoszenia, określonej w art. 29 w ust. 1 ustawy PB. W konsekwencji powyższej zmiany dokonane zostały zmiany art. 30, 41, 42, 43 PB mające na celu określenie dodatkowych wymogów dla kluczowych inwestycji podlegających zgłoszeniu takich jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienia kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy, oraz geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu - geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza. Zgodnie z opinią

projektodawcy, w odniesieniu do dużych i skomplikowanych inwestycji zasadne jest tam gdzie stosowne sporządzić projekt budowlany, ustanowić kierownika budowy i prowadzić dziennik budowy.

Procedurze zgłoszenia robót budowlanych będą podlegały inwestycje polegające na budowie:

- obiektów budowlanych i budowli związanych z realizacją inwestycji kluczowych, zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- umocnień dna, związanych z realizacją inwestycji kluczowych, zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- obiektów budowlanych i budowli realizowanych w ramach inwestycji kluczowych w rozumieniu art. 2 pkt 7 projektu ustawy;
- obiektów budowlanych i budowli realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3 i 4 lit. c ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy;
- połączeń obiektów budowlanych, budowli lub urządzeń, o których mowa w pkt 5–11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3 i 4 lit. c ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, z siecią dystrybucyjną lub siecią przesyłową elektroenergetyczną w rozumieniu art. 3 pkt 11a i 11b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.”.

Ze względu na charakter tych prac do zgłoszenia ww. robót budowlanych będzie wymagane dołączenie projektu zagospodarowania działki lub terenu, wykonanego przez projektanta posiadającego wymagane uprawnienia budowlane.

Ponadto dla tych zgłoszeń będzie wymagane zawiadomienie organu nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych. Propozycja zmiany art. 42 przewiduje obowiązek sporządzenia projektu technicznego oraz ustanowienia kierownika budowy. Z kolei propozycja zmian w art. 43 przewiduje dla ww. prac budowlanych obowiązek geodezyjnego wyznaczenia w terenie, a po wybudowaniu – geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej.

**Art. 27** nowelizuje ustawę Prawo geologiczne i górnicze, określając, że zgłoszenia zamiaru rozpoczęcia robót geologicznych właściwemu organowi należy dokonać najpóźniej na 7 dni przed zamierzonym terminem rozpoczęcia robót geologicznych.

Ww. terminu nie stosuje się, gdy decyzji zatwierdzającej projekt robót geologicznych nadano rygor natychmiastowej wykonalności. W takim przypadku zgłoszenie powinno nastąpić po wydaniu tej decyzji, a przed rozpoczęciem robót geologicznych.

**Art. 28** wprowadza zobowiązanie dla stron postępowań niezadowolonych z rozstrzygnięć wydawanych przez organy administracji publicznej do jednoznacznego określenia w odwołaniach i zażaleniach: zarzutów wobec rozstrzygnięć organu administracji publicznej, zakresu żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazania dowodów uzasadniających to żądanie. Celem tego rozwiązania będzie przyspieszenie procedury postępowań administracyjnych, a tym samym przyspieszenie procesów inwestycyjnych.

Stosownie do ust. 2 w przypadku gdy odwołanie od decyzji lub zażalenie na postanowienie nie będzie spełniało powyższych wymogów, zastosowanie będzie miał art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego – z tym, że wezwanie wnoszącego do usunięcia braków nie powinno nastąpić później niż po upływie 14 dni od dnia wpływu odwołania lub zażalenia do organu wyższego stopnia.

Zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 128 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego odwołanie nie wymaga szczególnego uzasadnienia, jednakże przepisy szczególne mogą ustalić inne wymogi co do treści odwołania.

Przedmiotowa konstrukcja prawna jest wzorowana na obowiązującym przepisie art. 53 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, z późn. zm.). Została również wykorzystana w projekcie ustawy o rozwiązaniach służących zwiększeniu dostępności gruntów pod budownictwo mieszkaniowe (UA10).

**Art. 29** określa przepisy przejściowe odnoszące się do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. Ustalono, że zastosowanie będą mieć przepisy projektowanej ustawy, z tym że termin na rozpatrzenie przez organ wyższego stopnia odwołania wynosi 21 dni od wejścia w życie projektowanej ustawy (chyba, że zgodnie z przepisami dotychczasowymi termin rozpatrzenia odwołania przypadł wcześniej).

Ponadto przepis nakazuje stosowanie przepisów projektowanej ustawy do wszczętych i niezakończonych przed dniem jej wejścia w życie postępowań skargowych. Początek biegu terminu na rozpatrzenie skargi przez sąd określony został na dzień wejścia w życie projektowanej ustawy, chyba, że zgodnie z przepisami dotychczasowymi termin rozpatrzenia skargi lub skargi kasacyjnej przypadł wcześniej.

**Art. 30** dotyczy postępowań wszczętych a nie zakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i wprowadza wymóg informowania właściwego organu ochrony zabytków w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy o toczącym się postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w zakresie kolejowych inwestycji kluczowych, co ma uniemożliwić, do czasu uzyskania przez inwestora decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, wszczęcie nowych postępowań w przedmiocie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków. Ponadto na podstawie projektowanego przepisu toczące się postępowania w przedmiocie wpisania do ewidencji zabytków lub rejestru zabytków są umarzane z dniem otrzymania zawiadomienia o toczącym się postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Zasadne jest, biorąc pod uwagę, że opinia konserwatora jest dołączana do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, aby dla inwestycji kluczowych po zawiadomieniu o toczącym się postępowaniu w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wykluczyć możliwość wszczęcia i prowadzenia postępowań o wpisanie obiektów nieruchomości objętych inwestycją do ewidencji zabytków lub rejestru zabytków.

**Art. 31** jest przepisem przejściowym określającym tok procedowania postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, o których mowa w art. 26 projektowanej ustawy. Przedmiotowe postępowania mają być umorzone z mocy prawa, natomiast złożone wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę podlegają rozpatrzeniu w trybie zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Początek biegu terminu na wniesienie sprzeciwu przez organ administracji architektoniczno-budowlanej określony został na dzień wejścia w życie projektowanej ustawy.

**Art. 32** jest przepisem przejściowym określającym termin (30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy) przekazania pierwszych informacji sprawozdawczych przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz przez Prezesa Naczelnego Sądu Administracyjnego.

**Art. 33** statuuje, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Proponowany termin wejścia w życie ustawy zapewnia adresatom projektowanych regulacji odpowiedni okres *vacatio legis*, umożliwiając zapoznanie się z treścią przepisów oraz podjęcie niezbędnych działań organizacyjnych i prawnych związanych z ich stosowaniem. Okres ten należy

uznać za wystarczający z punktu widzenia zasady pewności i bezpieczeństwa prawnego, a także z uwagi na charakter wprowadzanych rozwiązań, które nie wymagają dłuższego czasu przygotowawczego. Tym samym przewidziany termin wejścia w życie ustawy pozostaje adekwatny do zakresu oraz przedmiotu regulacji i gwarantuje jej prawidłowe wdrożenie.

Powyższe umożliwi sprawne przeprowadzenie nowych lub dokończenie trwających procedur administracyjnych oraz realizację robót budowlanych w zakresie wskazanych kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.

#### **IV. Zgłoszenie lobbingowe.**

Stosownie do art. 5 ustawy z 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) oraz art. 52 § 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

#### **V. Oświadczenie o zgodności projektowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.**

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Projektowana ustawa nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji publicznych albo uzgodnienia projektu rozporządzenia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projektowana ustawa nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

#### **VI. Ocena, czy projekt ustawy będzie podlegał notyfikacji, zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.**

Zawarte w projekcie ustawy regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym projekt nie będzie podlegał notyfikacji.

#### **VII. Inne informacje**

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

Osiągnięcie założonego celu w projektowanej ustawie przy użyciu innych środków nie jest możliwe.

Projekt ustawy został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod poz. UD262.