

Drogi krajowe

Zaraz po rozpoczęciu kadencji koalicji PO – PSL rozpoczęto prace nad zmianami przepisów oraz uporządkowaniem i usprawnieniem procedur. Pozwoliło to na przyspieszenie procesu przygotowania inwestycji oraz na ich realizowanie zgodnie z wymogami unijnych dyrektyw. Dzięki temu wykorzystano 40 mld unijnego dofinansowania, które Polska dostała w obecnej perspektywie finansowej.

Została zmieniona specustawa drogowa, która skróciła proces przygotowania inwestycji maksymalnie nawet o 2 lata poprzez likwidację zbędnych decyzji administracyjnych i usprawnienie pozyskiwania gruntów. Byłym właścicielom nieruchomości, które są niezbędne pod budowę dróg, zapewniono możliwość otrzymania 5% dodatkowej bonifikaty i 10 tys. zł na pokrycie kosztów przeprowadzki.

Zmieniono prawo środowiskowe tak, by wyeliminować realne ryzyko utraty środków unijnych. Dzięki obowiązującym od 15 listopada 2008 r. nowym przepisom Polska pozyskała już ok. 10 mld zł refundacji z budżetu UE na drogi krajowe w obecnej perspektywie finansowej. Środki te nigdy by nie napłynęły, gdyby nie rozpoczęcie konstruktywnych rozmów z przedstawicielami Komisji Europejskiej i przyjęcie nowej polityki budowy dróg w zgodzie z naturą: aby infrastruktura z jednej strony służyła człowiekowi, a z drugiej nie szkodziła środowisku naturalnemu.

Dla uelastycznienia systemu realizacji inwestycji została opracowana nowa ustawa o koncesji na roboty budowlane i usługi, która wprowadziła do polskiego porządku prawnego nową formę nawiązywania współpracy pomiędzy stroną publiczną a partnerem prywatnym.

W związku z kryzysem finansowym, jaki dotknął Europę, został opracowany nowy mechanizm finansowania inwestycji drogowych, który od połowy 2009 r. z powodzeniem zastępuje w znacznej mierze finansowanie budżetu państwa. Dzięki temu finansowanie inwestycji jest niezagrażone, a środki na realizację płatności zapewniane są elastycznie w zależności od bieżących potrzeb w ramach Krajowego Funduszu Drogowego.

Dla usprawnienia przetargów (tzw. tradycyjnych) rząd w 2008 r. przygotował nowelizację Prawa zamówień publicznych, która doprowadziła do zmniejszenia ilości unieważnianych postępowań przetargowych.

W maju br. weszła w życie kolejna nowelizacja Prawa zamówień publicznych, dzięki której istnieje możliwość wyeliminowania z rynku nieuczciwych firm, które nie wywiązały się ze swoich zobowiązań przy budowie dróg.

W wyniku podjętych działań Polska stała się największym placem budowy dróg w Europie. Zwiększyły się także wydatki na drogi. W 1995 r. na zadania drogowe wydano 1 mld zł, a w 2010 r. - prawie 20 mld zł.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

W 2007 r., w momencie obejmowania władzy przez koalicję PO – PSL długość wszystkich odcinków autostrad wynosiła ok. 670 km, a dróg ekspresowych ok. 300 km.

Obecnie:

budowanych jest 1 380 km dróg krajowych, w tym:

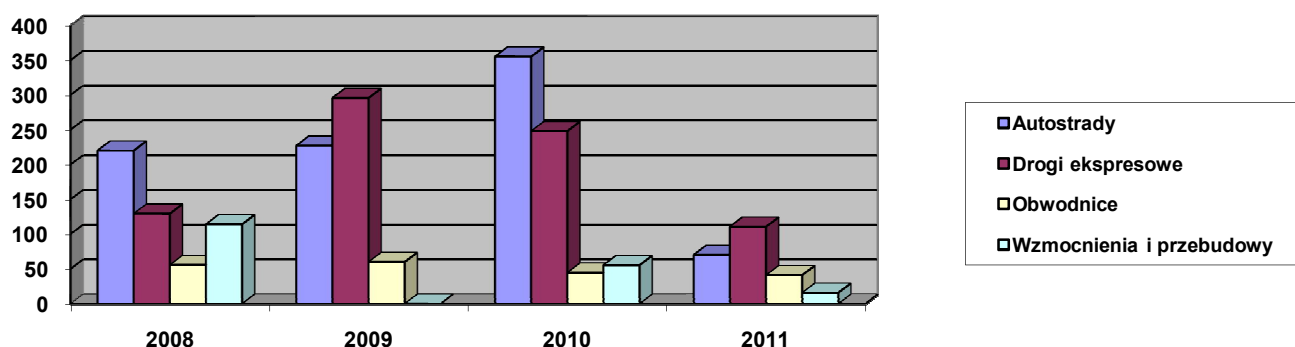
- 643 km autostrad,
- 631 km dróg ekspresowych
- 86 km obwodnic,
- Przebudowywanych jest 21 km istniejącej sieci.

PODPISANE UMOWY

Od 16 listopada 2007 r. do 14 października 2011 r. podpisano umowy na budowę **1950 km** dróg krajowych, w tym:

- na 783 km autostrad,
- 1167 km dróg ekspresowych, obwodnic i dużych przebudów dróg.

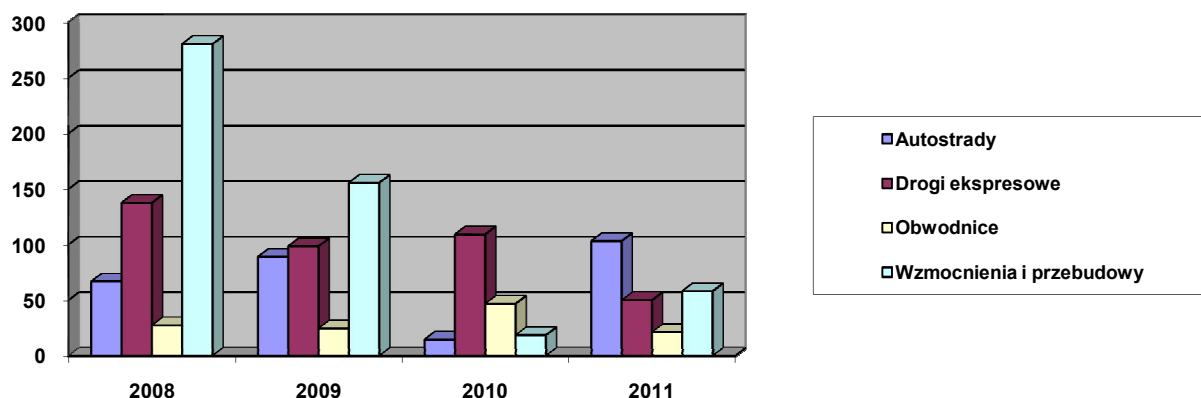
Podpisano umowy na budowę 615 km autostrad w systemie tradycyjnym oraz 168 km w systemie Partnerstwa Publiczno – Prywatnego.



DROGI ODDANE DO RUCHU

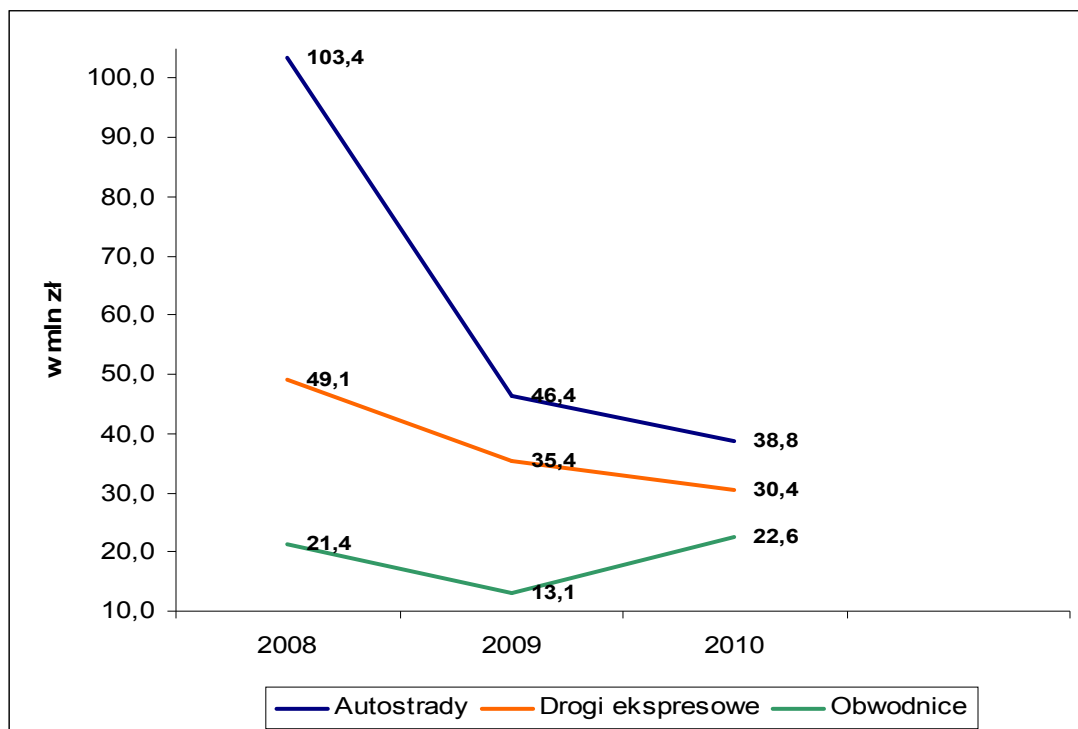
Od 16 listopada 2007 r. **oddano do ruchu 1440 km** dróg krajowych, w tym:

- 298 km autostrad,
- 443 km dróg ekspresowych,
- 153 km obwodnic,
- 546 km dróg po przebudowie.



Cena budowy kilometra drogi

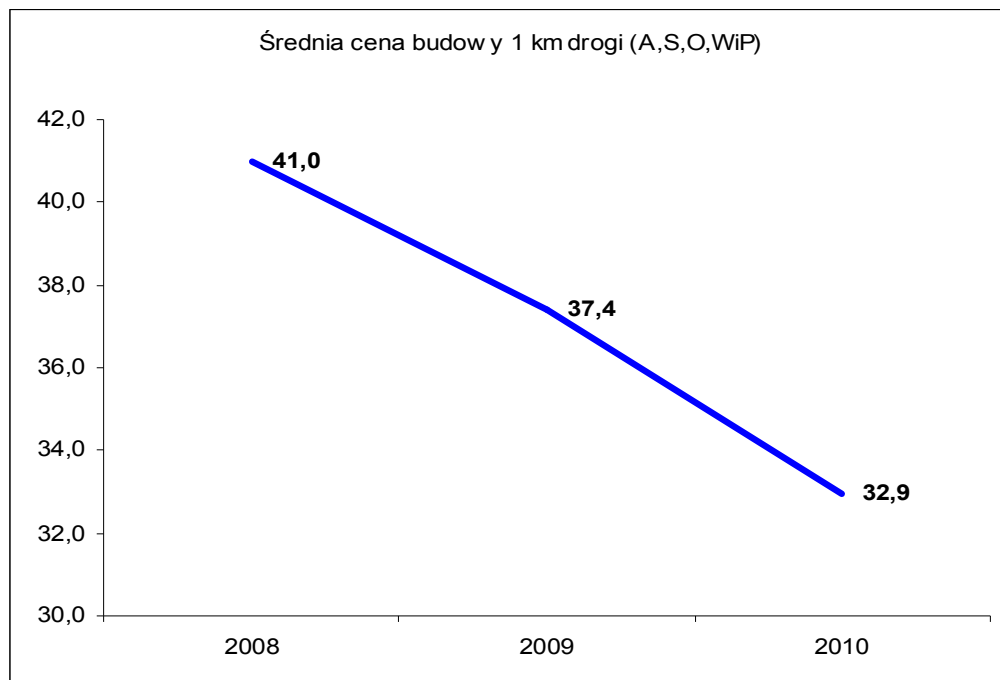
Taki wielki wysiłek inwestycyjny możliwy był dzięki intensywnym działaniom resortu zmierzającym do racjonalizacji cen uzyskiwanych w przetargach na roboty budowlane. Działania te doprowadziły do istotnego spadku średniej ceny kilometra wybudowania autostrady oraz drogi ekspresowej w porównaniu z cenami z lat ubiegłych:



Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Obecnie średnia cena wybudowania drogi (autostrady, drogi ekspresowej, obwodnicy bądź wzmocnienia i przebudowy) wynosi 32,9 mln zł, co w porównaniu z poprzednimi latami stanowi spadek o ponad 40%.



PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011 - 2015

25 stycznia 2011 r. Rada Ministrów uchwaliła Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Limit finansowy Programu ustalono na 82,8 mld zł (tylko na projekty realizowane w systemie tradycyjnym – bez projektów PPP).

Jest to pierwszy dokument programowy z zakresu dróg krajowych w pełni przygotowany zgodnie ze wszystkimi wymogami prawa, w szczególności prawa środowiskowego. Program łącznie z przygotowaną do niego prognozą oceny oddziaływania na środowisko poddany został przed przyjęciem szerokim konsultacjom społecznym.

Program przewidziano na 5 lat, finansowanie zaś na 3 lata (2011-2013). Program zostanie zaktualizowany w 2012 roku. Wówczas przypisane zostaną poziomy finansowania dla lat 2014-2015, m.in. w oparciu o poziomy finansowania infrastruktury drogowej dostępne dla Polski w Wieloletnich Ramach Finansowych Unii Europejskiej na lata 2014-2020 oraz urealnione prognozy makroekonomiczne dla dwóch ostatnich lat realizacji Programu. Wtedy też zostaną wskazane zadania, które będą realizowane w tych latach. Program nakreśla już ogólną wizję rozwoju sieci w przyszłych latach poprzez listę zadań zapisanych w załączniku nr 2. W tym zakresie jest to dokument przełomowy, który oprócz bieżących krótkoterminowych planów zawiera także wizję długofalowego rozwoju sieci dróg krajowych.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

BUDOWA AUTOSTRAD KONCESYJNYCH

Kolejnym ważnym zadaniem, przed którym stanął resort infrastruktury było ułożenie stosunków z koncesjonariuszami w sposób umożliwiający szybką realizację inwestycji. W 2007 r. istniał spór sądowy z jednym z partnerów prywatnych, co nie przyczyniało się do konstruktywnej współpracy. Spór udało się rozwiązać, a odcinek autostrady, którego spór dotyczył, został już wybudowany przez partnera prywatnego.

W ciągu ostatnich 4 lat:

A1 – oddanie do ruchu odcinka Gdańsk – Toruń o długości 152 km

- 22 grudnia 2007 r. – oddanie do ruchu pierwszych dwóch sekcji Etapu I (Rusocin – Swarżyn) o długości 25 km;
- 17 października 2008 r. – oddanie do ruchu całego Etapu I autostrady A1 (Rusocin – Nowe Marzy) o długości 90 km;
- 22 stycznia 2008 r. – 30 września 2008 r. – przeprowadzenie negocjacji i **zawarcie umowy o budowę i eksploatację Etapu II** (Grudziądz – Toruń). Na podstawie tej umowy spółka Gdańsk Transport Company S.A. uzyskała finansowanie i przystąpiła do realizacji autostrady A1;
- 14 października 2011 r. – oddanie do ruchu odcinka Grudziądz – Toruń (62 km).

Autostrada A2 – zakończenie negocjacji i zawarcie umowy na budowę i eksploatację autostrady A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl (tzw. odcinek II; 105,9 km).

Do końca tego roku odcinek ten zostanie uruchomiony.

A4 – rozliczenie tzw. rekompensat z koncesjonariuszem autostrady A4 Katowice – Kraków.

25 lutego 2009 r. Minister Infrastruktury oraz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. zawarli porozumienie, na podstawie którego koncesjonariusz zwrócił do Krajowego Funduszu Drogowego kwotę w wysokości 25,5 mln zł (netto).

WDROŻENIE ELEKTRONICZNEGO SYSTEMU POBORU OPŁAT W POLSCE

Działania podejmowane przez resort infrastruktury w ostatnich czterech latach dążyły do zapewnienia stabilnego źródła wpływów do stworzonego w 2009 r. nowego mechanizmu finansowego – Krajowego Funduszu Drogowego.

Podstawy do stworzenia systemu zapewniła uchwalona 7 listopada 2008 r. *ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*. Zgodnie z jej przepisami, od lipca 2011 r. na terenie Polski zaczął funkcjonować system opłaty elektronicznej uiszczanej od pojazdów ciężkich. System oparty jest na ilości przejechanych kilometrów, a zatem jest sprawiedliwszy od wygaszonego systemu winietowego, wdrażając jednocześnie unijną ideę „zanieczyszczający płaci”.

Od początku działania systemów do KFD wpłynęło z tego tytułu ok. 236 mln zł, z czego:

- a) ponad 210 mln zł z elektronicznego systemu poboru opłat,

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

b) ponad 24 mln zł z manualnego poboru opłat.

Struktura miesięczna wpływów przedstawia się następująco:

w zł	lipiec	sierpień	wrzesień	październik
wpływy ETC	20 322 179	55 767 137	67 940 164	66 798 962
wpływy MTC	5 351 272	7 474 729	5 488 083	5 278 675

*) wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat nie obejmują utraconego przychodu, do którego pokrycia zobowiązany jest Kapsch, a który powstał na skutek niepełnego uszczelnienia systemu. Utracony przychód zostanie oszacowany na podstawie wpływów z co najmniej 3 pełnych miesięcy, w których szczelność systemu będzie zgodna z zawartym kontraktem.

Koleje

Inwestycje kolejowe

Obecnie modernizowanych jest **ponad 2 182 km** torów na liniach kolejowych. Od 16 listopada 2007 r. do końca września 2011 r. podpisano umowy na modernizację **ponad 3 000 km** torów na liniach kolejowych. W tym samym okresie oddano do użytku **1 502 km** torów na liniach kolejowych. Realizowany jest również program modernizacji około **70 dworców kolejowych w całym kraju**.

Zwiększono wydatki na kolej

Od 2008 r. zostały znacznie zwiększone środki budżetowe przeznaczane na kolej. W 2008 r. z budżetu państwa na infrastrukturę kolejową i krajowe pasażerskie przewozy kolejowe przeznaczono łącznie ok. 2,42 mld zł, w 2009 r. ok. 2,58 mld zł, a w ustawie budżetowej na 2010 r. ok. 2,75 mld zł, podczas gdy w latach 2006 – 2007 wydatkowane na wskazane cele środki wynosiły odpowiednio ok. 1,39 mld zł oraz ok. 1,68 mld zł.

W ustawie budżetowej na rok 2011 na infrastrukturę kolejową i krajowe pasażerskie przewozy kolejowe przewidziano środki w wysokości ok. 2,63 mld zł, natomiast w projekcie ustawy budżetowej na rok 2012 zaplanowano na wskazane cele środki w łącznej kwocie 2,82 mld zł.

Przyspieszono proces modernizacji i rewitalizacji sieci kolejowej w Polsce

W ramach działań inwestycyjnych w latach 2008–2011 prowadzone były prace modernizacyjne obejmujące budowę nowej infrastruktury kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem linii wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej oraz inwestycje przywracające parametry techniczne infrastruktury kolejowej.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Działania te finansowane były z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego, środków Unii Europejskiej środków własnych PKP PLK S.A. oraz kredytów EBI.

Zgodnie z założeniami rządowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 oraz przyjętymi przez spółkę priorytetami, plany modernizacyjne skoncentrowano na liniach kolejowych znajdujących się przede wszystkim na sieci TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej), istotnych dla jakości transportu w Unii Europejskiej i zapewniających poprawę połączeń pomiędzy aglomeracjami na terenie Polski. Podjęto również współpracę z samorządami poszczególnych województw, ukierunkowaną na poprawę jakości usług świadczonych na liniach lokalnych, możliwą dzięki środkom dostępnym w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

W ramach zawartej z PKP PLK S.A. *umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej poniesionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* w 2010 roku wydatkowano 849 913,7 tys. zł. (99,99% wykonanie planu).

W 2011 roku planowane środki budżetowe wahają się na poziomie 965 mln zł i przewiduje się wykonanie planu na poziomie 100%.

Kontynuowano prace modernizacyjne, które pozwolą na to, by kolej mogła być środkiem transportu szybkim i wygodnym podczas mistrzostw europy w piłce nożnej – EURO 2012.

Ministerstwo Infrastruktury przy wsparciu Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Rozwoju Regionalnego wypracowało rozwiązanie umożliwiające połączenie Wrocławia, Poznania i Trójmiasta w związku z EURO 2012 zakładające przeprowadzenie inwestycji odtworzeniowych (*rewitalizacji*) na kwotę 200 mln złotych, których celem będzie przywrócenie normalnych parametrów eksploatacyjnych.

Łącznie w latach 2008–2011 zaplanowano wydatkowanie środków na poziomie **15 217 617,3 tys. zł**, z czego do 30 września 2011 roku wydano **9 026 461,4 tys. zł**, co stanowi **60%** planu.

Ze środków budżetu państwa, które w latach 2008–2011 zaplanowano w wysokości **2 405 689,4 tys. zł**, wydatkowano do 30 września 2011 roku **2 087 478,2 tys. zł**, tj. **86%**.

Natomiast ze środków Unii Europejskiej, zaplanowano w wysokości **2 694 263,4 tys. zł** do 30 września 2011 roku wydano **2 328 835,1 tys. zł**, tj. **87%**.

Środki pochodzące z Funduszu Kolejowego w rozpatrywanym okresie czasu zaplanowano w wysokości **1 357 741,5 tys. zł**, z tego do 30 września 2011 roku wydatkowano **867 283,7 tys. zł**, tj. **64%**.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Zadania priorytetowe:

- modernizacja ciągu kolejowego E 65 na odcinku z Warszawy do Trójmiasta,
- modernizacja linii kolejowej E 30, na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków i Kraków – Rzeszów,
- pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) na linii CMK Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (poziom 1) oraz w korytarzu E30 na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna (poziom 2), którego wyniki zostaną wykorzystane przy modernizacji linii kolejowych, na których przewiduje się wdrożenie ERTMS,
- modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), stanowiącej zasadnicze połączenie pomiędzy Warszawą a Katowicami i Krakowem, co umożliwi zwiększenie prędkości jazdy pociągów do 200 km/h dla składów prowadzonych lokomotywami i 220-230 km/h dla pociągów zespołowych,
- zakończenie budowy łącznicy kolejowej do lotniska Okęcie w Warszawie,
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych województw, między innymi rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościernie korytarza kolejowego” (odcinek Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201), modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Kostrzyn, modernizacja linii nr 18 łączącej Toruń z Bydgoszczą, modernizacja 24 przejazdów kolejowych na terenie województwa lubelskiego,
- realizacja zadań inwestycyjnych mających na celu wyeliminowanie miejscowych ograniczeń prędkości, np. udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, przebudowa przystanku Warszawa Stadion dla poprawy funkcjonowania warszawskiego węzła kolejowego, w tym zapewnienie dobrego połączenia ze Stadionem Narodowym,
- modernizacja i przystosowanie do wyższych prędkości linii kolejowej Warszawa – Łódź.

Podjęto modernizację i przebudowę dworców kolejowych

Środki finansowe na modernizację, remonty i utrzymanie dworców pozyskiwane są z budżetu państwa, środków unijnych oraz środków własnych PKP S.A.

Podstawą prawną dającą możliwość współfinansowania realizacji zadań inwestycyjnych polegających na przebudowie dworców kolejowych ze środków Unii Europejskiej i budżetu państwa są zmiany ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (*Dz.U. 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.*), które weszły w życie z dniem 6 grudnia 2008 roku, a dokładnie art. 38, ust 6a, który stanowi, iż *„Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróży”*.

W 2010 roku zawarta została z PKP S.A. *umowa o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A.*, która po raz pierwszy szczegółowo określa tryb i sposób udzielenia dotacji, jaką z części

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

39 budżetu państwa Minister Infrastruktury przekazuje na dofinansowanie kosztów przebudowy dworców kolejowych zrealizowanych z wykorzystaniem środków z tej dotacji.

Obecnie realizowany jest program modernizacji około **70 dworców kolejowych w całym kraju**. Do 2013 r. na ten cel przeznaczone będą fundusze w wysokości ok. **870 mln zł**.

W 2011 roku przewidziano nakłady na modernizację dworców kolejowych w łącznej wysokości **ponad 359 mln zł**, w tym ok. **160 mln zł**. z budżetu państwa. W 2012 r. przewiduje się **ok. 355 mln zł**, w tym **ok. 100 mln zł** z budżetu państwa.

Ponadto, corocznie w budżecie państwa przeznaczone są środki na inwestycje w infrastrukturę kolejową na liniach o znaczeniu państwowym i linie o znaczeniu obronnym, które spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykorzystuje na poziomie 100%.

Podjęto również działania służące usamorządowieniu dworców kolejowych polegające na:

- wnoszeniu aportem do PKP PLK S.A. wraz z liniami kolejowymi budynków małych dworców,
- oddaniu w wieloletnią dzierżawę właściwym terytorialnie gminom lub innym jednostkom samorządu terytorialnego, względnie innym podmiotom, tym przedsiębiorcom,
- przekazaniu jednostkom samorządu terytorialnego w trybie art. 66 ordynacji podatkowej, w zamian za zaległe zobowiązania podatkowe,
- wspólnych przedsięwzięciach gospodarczych i spółkach celowych z udziałem PKP S.A., samorządów terytorialnych oraz innych inwestorów,
- sprzedaży w drodze przetargu publicznego lub na rzecz samorządów w trybie bezprzetargowym,
- zmianie funkcji obiektów i zagospodarowanie w trybie właściwym dla nowej funkcji w szczególnie uzasadnionych przypadkach – nieodpłatne przekazanie na rzecz jednostki samorządu terytorialnego,
- fizycznej likwidacji obiektów.

Dotychczas, na podstawie umowy dzierżawy, na rzecz Skarbu Państwa i samorządów gmin przekazano 48 nieruchomości zabudowanych budynkami czynnych dworców kolejowych oraz sprzedano 24 takie nieruchomości. 33 dworce zostały wydierżawione lub przekazane samorządom na podstawie długoletnich umów użyczenia.

Opracowano „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”

Dokument został zatwierdzony przez Radę Ministrów 19 grudnia 2008 r. uchwałą Nr 277/2008.

Master Plan jest strategicznym dokumentem planistycznym, pozwalającym władzom państwa i podmiotom gospodarującym w polskim transporcie kolejowym podejmować zadania inwestycyjne oraz stworzyć harmonogram realizacji innych zadań, szczególnie w zakresie projektowania i przygotowania inwestycji we wszystkich dziedzinach transportu

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

kolejowego, budowy i modernizacji infrastruktury oraz zarządzania nią i jej utrzymania, świadczenia usług przewozowych, modernizacji dworców i przystanków kolejowych oraz modernizacji i zakupu taboru kolejowego (pasażerskiego i towarowego).

Zapisy *Master Planu* zostały uzgodnione z Komisją Europejską.

Przygotowano Program budowy i uruchomienia kolei dużych prędkości w Polsce

Opracowanie *Programu budowy i uruchomienia kolei dużych prędkości w Polsce* nastąpiło w ramach prac Zespołu Międzyresortowego powołanego zarządzeniem Nr 15 Prezesa Rady Ministrów z 20 lutego 2008 r. Rada Ministrów zatwierdziła Program 19 grudnia 2008 r. uchwałą Nr 276/2008.

W Programie przyjęto, że w 2020 roku sieć kolei dużych prędkości w Polsce składać się będzie z:

- nowej linii Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław,
- zmodernizowanej do parametrów linii dużej prędkości linii E 65, w tym CMK z Warszawy do Katowic i Krakowa, z możliwymi przedłużeniami do granicy czeskiej i słowackiej.

Program zakłada również powstanie w czterech miastach centralnych węzłów intermodalnych łączących systemy kolei dużych prędkości regionalnie, aglomeracyjnie z obsługą przez komunikację miejską.

3 października 2011 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwałą nr 647/2011 zarekomendował jeden z wariantów przebiegu pierwszej linii kolei dużych prędkości.

Budowa linii dużych prędkości stworzy warunki dla prowadzenia intensywnego ruchu towarowego na niewydolnej obecnie, mającej ograniczoną przepustowość, podstawowej linii na kierunku Wschód – Zachód, tj. C-E 20 (linia ta została wyznaczona w rozporządzeniu 2010/913/WE jako jeden z głównych korytarzy europejskich przeznaczonych do prowadzenia międzynarodowych przewozów towarowych).

Opracowano „Wieloletni program inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015” (WPIK)

Jest to dokument o charakterze operacyjnym, wpisujący się w założenia strategii długookresowej *Master Plan*.

WPIK opracowany został w oparciu o zapisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz wypełnia dyspozycję art. 38c ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, określając rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych na okres nie krótszy niż trzy lata. WPIK na podstawie art. 122 ust. 1 pkt 4 ustawy o finansach publicznych jest wykazywany w załączniku do ustawy budżetowej zawierającym zestawienie wydatków na programy wieloletnie w układzie zadaniowym.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

We WPIK ujęto wszystkie przewidziane do realizacji zadania oraz doprowadzono do zbilansowania finansowego całego programu.

Zarysowana perspektywa do roku 2015 przyjęta została ze względu na konieczność uwzględnienia środków finansowych UE. Program jest sfinalizowany, został przyjęty przez Radę Ministrów.

„Strategia rozwoju transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”

Niniejszy dokument znajduje się obecnie w fazie konsultacji.

„Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do 2015 roku

Ministerstwo Infrastruktury w najbliższej przyszłości planuje wprowadzenie w życie jego wstępnych elementów dotyczących głównie programu inwestycji w sektorze kolejowym oraz uniezależnienie zarządcy infrastruktury kolejowej.

Podjęto prace, przy współudziale resortu finansów, związane z zapewnieniem pełnej niezależności PKP PLK S.A., jako zarządcy infrastruktury, od innych podmiotów gospodarczych (wynika to m. in. z zapisów I pakietu kolejowego). Niniejszy dokument znajduje się obecnie w fazie konsultacji.

Zawarto 10-letni kontrakt na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów międzywojewódzkich

25 lutego 2011 r. Minister Infrastruktury zawarł ze spółką „PKP Intercity S.A.” dziesięcioletnią *Umowę ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów międzywojewódzkich*, do zawarcia której Ministra Infrastruktury upoważniła Rada Ministrów uchwałą Nr 214/2010 z dnia 23 listopada 2010 roku w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. W ramach umowy, zobowiązującej przewoźnika do zapewnienia wymaganej jakości usług w przewozach międzywojewódzkich na określonych trasach, PKP Intercity S.A. otrzyma wsparcie z funduszy UE na zakup taboru, umożliwiającego podniesienie prędkości maksymalnej pociągów realizujących przewozy objęte umową na linii E 65 w relacjach Gdynia – Warszawa – Kraków /Katowice co najmniej 200 km/h. Spółka podpisała już umowę z dostawcą taboru.

Zintensyfikowano procesy restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP

Podjęto w szerokim zakresie restrukturyzację PKP Cargo SA, w szczególności w zakresie organizacyjnym i zatrudnienia. Również inne podmioty, jak np. PKP Intercity SA, przeprowadziły restrukturyzację w wielu obszarach funkcjonowania.

W ramach przyspieszenia procesu restrukturyzacji spółek Grupy PKP wprowadzono ustawowe zapisy dające PKP SA możliwość regulowania zobowiązań podatkowych powstałych w wyniku wnoszenia do niektórych spółek Grupy PKP wkładów niepieniężnych

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

(aportów) poprzez ich zapłatę akcjami PLK SA. Przewidziana w ustawie możliwość regulowania przez PKP SA zobowiązań podatkowych poprzez ich zapłatę akcjami PLK SA wiąże się z zapisami przyjętej przez Radę Ministrów 17 kwietnia 2007 r. „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, zgodnie z którą po zakończeniu procesów przemieszczeń majątkowych po byłym przedsiębiorstwie państwowym PKP, jedynym właścicielem PLK SA będzie Skarb Państwa. Przewidziane rozwiązanie przyspieszy ponadto proces wydzielenia i uniezależnienia zarządcy infrastruktury – PLK SA od Grupy PKP.

Podjęte zostały działania w zakresie sprzedaży należących do PKP S.A. akcji i udziałów w innych spółkach. Od początku pełnienia swojej funkcji Minister Infrastruktury udzielił spółce PKP S.A. pełnomocnictw na dokonanie czynności prawnych związanych ze zbyciem akcji i udziałów spółek: PKP Cargo S.A., PKP Energetyka S.A., „TK – Telekom” sp. z o.o. i Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o. Spółki te zostały poddane wcześniej procesom restrukturyzacji.

Procesy prywatyzacyjne w poszczególnych w ww. spółkach są w znacznym stopniu zaawansowane, w przypadku PNI sp. z o.o. proces jest finalizowany.

Wprowadzono instrumenty prawne przyspieszające proces uniezależnienia i wydzielenia z Grupy PKP zarządcy infrastruktury kolejowej – spółki PKP PLK S.A. oraz proces oddłużenia PKP S.A.

Ustawą z dnia 20 maja 2010 r. *o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. Nr 108, poz. 686) wprowadzono rozwiązania umożliwiające nabywanie przez Skarb Państwa ze środków Funduszu Kolejowego akcji PKP PLK S.A. od spółki PKP S.A. w celu zwiększenia udziału Skarbu Państwa w kapitale zakładowym PKP PLK SA i docelowo uniezależnienia tej spółki od Grupy PKP, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej.

Uzyskane w ten sposób środki finansowe PKP S.A. przeznaczy na spłatę swojego zadłużenia, które obecnie wynosi ok. 4,6 mld zł, podczas gdy na koniec 2007 r. wynosiło ok. 5,17 mld zł.

W ramach działań związanych ze wzmocnieniem niezależności zarządcy infrastruktury, tj. PKP PLK S.A. od spółek Grupy PKP, ustawą z dnia 10 czerwca 2011 r. *o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. z 2011 r. Nr 168, poz. 1002) wprowadzono zakaz zasiadania członków organów oraz określonych kategorii pracowników zarządcy w spółkach Grupy PKP i u przewoźników kolejowych spoza Grupy PKP oraz uregulowano zasady postępowania kwalifikacyjnego na członków zarządu PLK SA.

Oddłużono i usamorządowiono spółkę Przewozy Regionalne

Zgodnie z ustawą z dnia 25 kwietnia 2008 r. *o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

oraz „Strategią dla transportu kolejowego do roku 2013”, spółka Przewozy Regionalne została usamorządowiona, tj. przekazana samorządom województw, po:

- a) przyznaniu jej rekompensaty strat poniesionych w związku z wykonywaniem przez nią przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od 1 października 2001 r. do 30 kwietnia 2004 r. w wysokości 2,16 mld zł,
- b) wyposażeniu w zaplecza techniczne do obsługi taboru kolejowego,
- c) podpisaniu w dniu 9 grudnia 2008 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Marszałkami województw *Porozumienia* dotyczącego finansowania regionalnych kolejowych przewozów osób, w którym Rząd zagwarantował samorządom województw środki finansowe na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych służących do regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w latach 2009 – 2020 oraz wskazał sposób pokrycia straty bilansowej PR z lat ubiegłych. Wielkość wsparcia przewidzianego w *Porozumieniu* szacuje się na 7–7,5 mld zł.

Jednocześnie, w związku z usamorządowaniem spółki rząd zwiększył, od 1 stycznia 2010 r., o 0,75% wysokości udziału samorządów województw we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych.

Ponadto, w ramach procesu usamorządowania spółki Przewozy Regionalne, wprowadzono regulacje, które umożliwiają udzielenie wsparcia samorządom województw na cele związane z inwestycjami taborowymi.

Ustawą z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2009 r. Nr 115, poz. 966) stworzono podstawy prawne i określono tryb okresowej pomocy finansowej dla samorządów województw w latach 2009 – 2015 z Funduszu Kolejowego. Łączna pomoc corocznie dla wszystkich samorządów województw wyniesie 100 mln zł, za wyjątkiem roku 2009, kiedy pomoc wyniosła 200 mln zł. Środki, o których mowa mogą zostać przeznaczone na cele inwestycyjne (zakup i modernizacja), jak i operacyjne (naprawy) dotyczące pojazdów kolejowych.

Ponadto, w ustawie z dnia 20 maja 2010 r. o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2010 r. Nr 108, poz. 686) przewidziano możliwość wypłaty w 2012 r. z Funduszu Kolejowego 150 mln zł samorządom województw na współfinansowanie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Dodatkowe środki dla samorządów powinny przyczynić się do rozwoju kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych w województwach, np. uruchomienia nowych połączeń, poprawy jakości usług przewozowych.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Wzmocniono rolę regulatora rynku kolejowego – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o *zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 205, poz. 1209) wprowadzono rozwiązania prawne wzmacniające kompetencje Prezesa UTK poprzez ustawowe rozszerzenie jego uprawnień w zakresie regulacji rynku kolejowego oraz egzekwowania praw pasażerów. Ponadto uzupełniono obowiązujące przepisy w taki sposób, aby znacząco poprawić dostępność informacji dla podróżnych.

W związku z implementacją do krajowego porządku prawnego przepisów wspólnotowych, od listopada 2007 r. przygotowano nowelizacje przepisów ustawy o transporcie kolejowym:

- a) implementujących przepisy tzw. III Pakietu kolejowego – dokonane ustawą z dnia 25 czerwca 2009 r. o *zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 241 poz. 1658), która weszła w życie 30 grudnia 2009 r. (dotyczące maszynistów, praw pasażerów, liberalizacji rynku przewozów pasażerskich międzynarodowych z kabotażem),
- b) transponujących dyrektywę 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie i dyrektywę 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającą dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) – ustawa z dnia 16 września 2011 r. o *zmianie ustawy o transporcie kolejowym*.

Podpisano i ratyfikowano umowę pomiędzy RP a RFN o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w ciągu linii kolejowych o znaczeniu państwowym w Rzeczypospolitej Polskiej i w ciągu federalnych linii kolejowych w Republice Federalnej Niemiec.

W okresie 4 lat wydano 17 aktów wykonawczych do ustaw: o transporcie kolejowym oraz o publicznym transporcie zbiorowym.

Najważniejsze dokonania w zakresie legislacji (w tym przygotowanie projektów aktów normatywnych) oraz przewidziane skutki tych regulacji

Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o ochronie gatunków rolnych i leśnych (Dz. U. z 2009 r. Nr 1, poz. 3)

Istotą projektu jest wprowadzenie usprawnienia procesu wydawania decyzji lokalizacyjnych dla linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274)

Rozporządzenie wprowadza zmiany w systemie udostępniania infrastruktury kolejowej i naliczania opłat za dostęp.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Nr 164, poz. 1110)

Rozporządzenie Rady Ministrów ustalające nowy wykaz linii kolejowych o państwowym znaczeniu. 20 sierpnia 2010 r. zostało ono przyjęte przez Radę Ministrów i podpisane przez Prezesa RM.

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 144, poz. 859)

Notyfikowane w Komisji Europejskiej rozporządzenie określa warunki techniczne dla obiektów metra. Do chwili obecnej warunki takie nie były określone w formie aktu normatywnego, mimo, iż obowiązek wydania tych przepisów wynika z art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

Ustawa z dnia 28 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 187, poz. 1113)

Przyczyną opracowania niniejszego dokumentu była potrzeba stworzenia warunków dla szybkiej absorpcji środków UE przez zapewnienie dla projektów kolejowych możliwie największych wskaźników współfinansowania unijnego.

Wprowadzone zmiany umożliwią zaciągnięcie przez PKP PLK S.A. kredytu w Europejskim Banku Inwestycyjnym bez obciążania wyniku sektora finansów publicznych oraz stworzą warunki do zamknięcia finansowego projektów ujętych w ramach POIiŚ i nowej perspektywy finansowej UE.

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367) - Udział w pracach nad projektem

Projekt został opracowywany w Ministerstwie Infrastruktury w ramach licznych konsultacji Zespołu ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Zgodnie z Dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych nowa ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych określała zasady przewozu drogowego, kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych.

Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 230, poz. 1372)

Niniejszy akt normatywny wdraża postanowienia dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących interoperacyjności (dyrektywa Nr 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Nr 2008/110/WE w sprawie

bezpieczeństwa systemu kolei we Wspólnocie, Nr 2009/131/We zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Nr 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie).

Istotą ustawy jest określenie zasad wzajemnej akceptacji taboru kolejowego, przyjęcie zasad oceny zgodności i certyfikacji dla składników interoperacyjności oraz podsystemów, określenie procesu ich dokonywania i kontroli, wskazanie kryteriów minimalnych dla jednostek notyfikowanych oraz parametrów kontroli podczas dopuszczania do eksploatacji pojazdów niezgodnych z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności.

W przygotowaniu są też zmiany przepisów dotyczących:

- pozwolenia na budowę w odniesieniu do inwestycji kolejowych – zmiana ustawy o transporcie kolejowym i innych;
- uprawnień budowlanych w zakresie budownictwa kolejowego – zmiana ustawy Prawo budowlane i aktów wykonawczych do niej;
- warunków technicznych budowli kolejowych – zmiana lub wydanie nowego rozporządzenia;
- usprawnienie wydawania decyzji lokalizacyjnych – zmiana ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw;

Najważniejsze podjęte inicjatywy oraz inne ważne wydarzenia

Zmiany organizacyjne w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W celu przyspieszenia realizacji inwestycji w sektorze kolejowym, podjęte zostały działania reorganizacyjne w ramach struktury Spółki PKP PLK. Z dniem 1 stycznia 2010 r. m.in. utworzona została nowa jednostka organizacyjna – **Centrum Realizacji Inwestycji**, która przejęła zadania realizowane w dotychczasowej strukturze organizacyjnej spółki przez Oddziały Regionalne w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie oraz część zadań realizowanych przez centralę spółki (podstawowe w zakresie działania dotychczasowych biur: Inwestycji oraz Studiów i Ochrony Środowiska).

Podstawowym zadaniem Centrum jest zarządzanie realizacją przydzielonych przez zarząd spółki przedsięwzięć inwestycyjnych. Poza strukturą Centrum utworzono w PLK Biuro Planowania i Monitorowania, które odpowiedzialne jest za planowanie i monitorowanie realizacji wykorzystania środków unijnych przez spółkę. W ramach zmian organizacyjnych powstały komórki odpowiedzialne za kwestie środowiskowe i lokalizacyjne inwestycji związanych z infrastrukturą kolejową.

Docelowa struktura spółki pozwoli na przyspieszenie procesów decyzyjnych mających wpływ na harmonogram projektów inwestycyjnych. Tym samym skróceniu ulegnie także proces decyzyjny, który w przeszłości niejednokrotnie powodował opóźnienia w realizacji projektów.

***Konkurencyjność towarowego transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu.
Przewozy intermodalne***

Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad przywróceniem formuły polegającej na wykorzystaniu części środków Funduszu Kolejowego (tak jak miało to miejsce w roku 2010) do przyznawania ulgi w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyliczonej na podstawie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek dostępu, za przejazdy pociągów realizujących przewozy intermodalne w zwartych składach całopociągowych dla wszystkich przewoźników korzystających z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

Również w tym celu, realizując jeden z celów Unii Europejskiej w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej, polegający na zapewnieniu odpowiedniego, przejrzystego i zrównoważonego systemu finansowania infrastruktury kolejowej oraz odpowiedniej struktury pobierania opłat za dostęp do niej, Rząd Polski podjął decyzję o realizacji zobowiązań nałożonych na państwa członkowskie, poprzez zawarcie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontraktu wieloletniego na zarządzanie i zapewnienie odpowiedniej jakości infrastruktury kolejowej w Polsce.

Zaktywizowanie działań w zakresie międzynarodowej współpracy dwustronnej

- przyspieszenie realizacji strategicznych inwestycji transgranicznych w zakresie infrastruktury kolejowej (Niemcy – przeprawa mostowa na Nysie Łużyckiej Węgliniec-Horka – linia E-30, paneuropejski korytarz transportowy nr III; Białoruś – przeprawy mostowe na Bugu – Brześć, linia E-20, paneuropejski korytarz transportowy nr II);
- rozpoczęcie negocjacji dotyczących przebiegu i realizacji linii KDP w regionach transgranicznych (Niemcy, Czechy);
- podjęcie rozmów dotyczących możliwości współfinansowania budowy linii KDP w Polsce ze światowymi liderami rozbudowy sieci takich linii (Chiny, Japonia, Hiszpania)

Zaktywizowanie działań w zakresie międzynarodowej współpracy wielostronnej

- rozwinięcie negocjacji z UE dotyczących rozszerzenia form współfinansowania inwestycji w kolejnictwo przez UE (KE – DG MOVE, DG Regio; PE; Komitet Regionów);
- rozszerzenie działań Polski na forum EKG ONZ, co dało podwyższenie pozycji Polski w tym decyzyjnym i opiniotwórczym gremium, czego dowodem było wybranie Polaka na funkcję przewodniczącego nowopowstałej Grupy Ekspertów w transporcie lądowym.

Negocjacje w pracach Rady UE nad rewizją I pakietu kolejowego

(projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy COM(2010) 475), szczególnie w zakresie finansowania infrastruktury kolejowej – co umożliwiło w rezultacie przyjęcie w dniu 16 czerwca 2011 r. podejścia ogólnego przez Radę TTE przy poparciu Polski.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Podjęto prace związane z wdrożeniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

Na mocy rozporządzenia utworzone zostaną tzw. „pierwsze korytarze towarowe”, wśród nich dwa przechodzące przez terytorium Polski:

- Korytarz 5: Gdynia – Katowice – Ostrawa/Żylin-Bratysława/Wiedeń - /Klagenfurt – Udine - (Wenecja - Bolonia/Rawenna) / Triest / -/Graz – Maribor – Lublana - Koper/Triest (z terminem implementacji do 10 listopada 2015r.);
- Korytarz 8: Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia - Akwizgran/Berlin – Warszawa – Terespol (granica polsko-białoruska) /Kowno (z terminem implementacji do 10 listopada 2015 r.).

Lotnictwo

Rozwój infrastruktury: porty lotnicze i zarządzanie przestrzenią powietrzną

Ważnym obszarem, w którym znaczącą rolę odgrywa Ministerstwo Infrastruktury jest realizowany na ogromną skalę rozwój polskich portów lotniczych oraz podnoszenie jakości i efektywności zarządzania przestrzenią powietrzną.

Porty znajdujące się w Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) realizują znaczne inwestycje polegające na rozbudowie infrastruktury lotniskowej. Są one finansowane w ramach priorytetu VI – *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T*, Regionalnych Programów Operacyjnych oraz Funduszu TEN-T. Ich wartość wynosi ok. **4,5 mld zł**, z tego środki przeznaczone przez Unię Europejską opiewają na **1 mld 274 mln zł**.

- **Port Lotniczy im. F. Chopina Warszawa**
Wartość inwestycji to ponad 1 mld 236 mln zł,
w tym ze środków UE ok. 148 mln zł. (POIS 143 mln zł).
- **Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.**
Wartość inwestycji ok. 396 mln zł,
w tym finansowanie z funduszy UE ok. 183 mln zł (POIS – 178 mln zł).
- **Port Lotniczy Wrocław SA**
Wartość inwestycji ok. 457 mln zł,
z tego środki UE 147 mln zł (POIS ok. 142 mln zł).
- **Port Lotniczy Poznań Ławica sp. z o.o.**
Wartość inwestycji ponad 326 mln zł,
z czego ok. 143 mln zł pochodzi z funduszy UE (w tym z POIS 111 mln zł).
- **GTL Katowice SA**
Wartość inwestycji wynosi ponad 700 mln zł,
z czego ok. 167 mln zł z funduszy UE, (w tym POIS 164 mln zł).
- **MPL Kraków – Balice sp. z o.o.**
Zaplanowano inwestycje za ok. 763 mln zł,
w tym finansowanie z UE wyniesie ok. 251 mln zł (z czego POIS ponad 223 mln zł).

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

- **Port Lotniczy Rzeszów- Jasionka**
Koszty inwestycji wyniosą 480 mln zł;
z tego środki unijne ok. 159 mln zł (POIS ponad 80 mln zł).
- **Port Lotniczy Szczecin-Goleniów**
Koszty inwestycji wyniosą 143 mln zł (w tym POIS 56 mln zł).

Powstają również nowe porty lotnicze, które mają uzupełnić sieć polskich portów lotniczych, czyniąc ją bardziej efektywną – warszawski port w Modlinie dla przewoźników niskokosztowych, jak i regionalny port w Lublinie, który poprawi lotniczą dostępność transportową „ściany” wschodniej.

Równolegle **PAŻP realizuje program budowy obiektów infrastruktury technicznej** łączności, nawigacji i dozoru, którego koszt całkowity szacowany jest na ok. **751 mln zł**, z czego szacunkowa kwota dofinansowania z UE wynosi ok. **304 mln zł**.

W związku z dynamicznym rozwojem lotnictwa cywilnego w Polsce Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania, które koncentrują się na dostosowywaniu przepustowości portów lotniczych oraz przestrzeni powietrznej kraju do bieżących potrzeb związanych z rosnącym popytem na usługi lotnicze.

Zarządzający lotniskami podjęli ogromny wysiłek inwestycyjny oraz finansowy. Ich działania pozwoliły na zwiększenie łącznej przepustowości terminali pasażerskich całej sieci portów lotniczych z 11,27 mln pasażerów w 2004 r. do 23 mln pasażerów w 2009 r., umożliwiając efektywną obsługę dynamicznie rosnącego ruchu lotniczego po akcesji Polski do Unii Europejskiej.

W 2011 r. planowane przez zarządzających inwestycje powinny zwiększyć przepustowość terminalową sieci lotnisk do 26,95 mln pasażerów. W perspektywie pięcioletniej działania te pozwolą na podniesienie przepustowości sieci portów lotniczych prawie dwukrotnie (do ponad 40 mln pasażerów), co da możliwości niezakłóconego rozwoju lotniskom przez najbliższe 10-15 lat.

Łączna przepustowość terminali pasażerskich portów lotniczych w Polsce w latach 2004-2015

Przepustowość w 2004 r.	11 270 tys. pasażerów
Przepustowość w 2009 r.	23 mln pasażerów
Planowana przepustowość w 2011 r.	26 950 tys. pasażerów
Planowana przepustowość w 2015 r.	40 700 tys. pasażerów

W Ministerstwie prowadzone są zintensyfikowane **prace nad nowelizacją programu rozwoju sieci polskich lotnisk komunikacyjnych**, uwzględniającą najbardziej aktualną ocenę transportu lotniczego w Polsce, zidentyfikowane trendy rynkowe i potrzeby w zakresie jego dalszego rozwoju. Duży wpływ na realizowane prace ma ewolucja europejskiego systemu transportu, wyznaczone priorytety i implementowane rozwiązania o zasięgu paneuropejskim. Wyniki tych prac winny być znane do końca bieżącego roku.

Ustawa Prawo lotnicze

Po 2 latach prac legislacyjnych 18 sierpnia 2011 r. w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej nr 170, została opublikowana Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

Nowelizacja obejmuje zmiany niemal we wszystkich obszarach obowiązującego aktualnie aktu. Jej podstawowym celem jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego szeregu przepisów Unii Europejskiej z zakresu lotnictwa cywilnego, ale także dostosowujące ramy prawne do wymogów współczesnego transportu lotniczego, w tym także oczekiwań wielu środowisk lotniczych związanych z udostępnieniem sieci małych lotnisk do komercyjnej działalności przewozowej.

Uchwalona ustawa zawiera regulacje prawne służące podniesieniu poziomu bezpieczeństwa lotniczego. Przyjęte w niej rozwiązania zmierzają w kierunku wypracowania m.in. przejrzystego systemu ochrony lotnictwa cywilnego, zakładającego odpowiedzialność jednej instytucji za prowadzenie kontroli bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, bez względu na jej rodzaj - krajowa, wewnętrzna w strefie Schengen, czy też zewnętrzna.

Ustawa umożliwia usprawnienie procesu zarządzania lotniskami, a także stymuluje rozwojem rynku lotniczego i prowadzenia innej działalności lotniczej, przy uwzględnieniu zasad konkurencji oraz praw pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych.

Obejmuje również zagadnienia szczególnie istotne dla środowiska lotniczego, m.in. reguluje bezpośrednio w przepisach ustawy zasady ponoszenia i taryfę opłat lotniczych, dając tym samym gwarancję względnej stałości tychże stawek.

Prace nad lotniskiem centralnym dla Polski (LCP)

W Ministerstwie Infrastruktury trwają prace analityczne, które umożliwią podjęcie decyzji dotyczącej budowy lotniska centralnego dla Polski – portu, który zaspokoi nie tylko potrzeby *duopolis* warszawsko-łódzkiego na podróże lotnicze, ale także stworzy możliwość włączenia naszego kraju w ogólnoeuropejski oraz globalny system transportowy, zapewniając tym samym udział Polski w międzynarodowym podziale pracy proporcjonalnym do przyszłej pozycji gospodarczej Polski.

Prowadzone prace opierają się na aktualnej ocenie rynku przewozów lotniczych w Polsce, rynku europejskiego, ale i na obserwowanej ewolucji lotnictwa światowego. Zidentyfikowane trendy uzupełnione o prognozy makroekonomiczne, a także kierunkowe potrzeby rozwoju rynku lotniczego, jak np. intermodalność, podnoszenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przepustowości, poprawa dostępności komunikacyjnej, czy dbałość o środowisko, uznane zostały jako podstawowe i wyjściowe przy realizacji tego projektu.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Lotniska dla samorządów

W okresie ostatnich 4 lat lotnictwo cywilne było beneficjentem jednego z największych przedsięwzięć infrastrukturalnych i prawnych, które w skrócie można określić jako „lotniska dla samorządów”. To bezprecedensowe przedsięwzięcie jest już na ukończeniu. W listopadzie br. spodziewana jest nowelizacja rozporządzenia z 24 grudnia 2008 r. *w sprawie wykazu lotnisk wojskowych, które mogą być wykorzystane na potrzeby lotnictwa cywilnego*.

Inicjatywa polega na przekazaniu byłych i częściowo istniejących lotnisk wojskowych na potrzeby lotnictwa cywilnego. Sejm RP uchwalił 10 lipca 2008 r. ustawę *o zmianie ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego oraz o zmianie niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 144, poz. 901), z mocy której samorządy mogą nabywać nieruchomości w drodze darowizny lub użyczenia na co najmniej 30 lat z przeznaczeniem na założenie lotnisk cywilnych, na terenach byłych lub częściach istniejących lotnisk wojskowych.

Z ustawy tej korzysta także Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nabywając w użytkowanie wieczyste tereny pod instalację urządzeń nawigacyjnych.

W ciągu jednej kadencji rządu zdołano przekazać samorządom 3465,8 ha nieruchomości lotniskowych, co stanowi 78% planowanych konwersji lotniskowych (planowane 4465,2 ha). Konwersji byłych lotnisk wojskowych na lotniska cywilne we władanie samorządów na taką masową skalę dokonano dotychczas jedynie w USA.

Polska jako aktywny inicjator działań w UE

Realizując wizję rozwoju lotnictwa Ministerstwo Infrastruktury postrzega wszystkie zadania częściowe jako silnie skorelowane z przemianami i zadaniami wspólnotowymi. Polska podejmuje inicjatywy w zakresie oceny przepustowości lotnisk, wytyczania kierunków rozwoju lotnictwa paneuropejskiego, aktywnie uczestniczy w pracach wielu grup roboczych. Innym wymiarem realizowanej wizji jest aktywne uczestnictwo Polski we wspólnotowych działaniach skupiających się na:

- poprawie efektywnego wykorzystania przestrzeni powietrznej,
- stałym podnoszeniu bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
- podejmowaniu inicjatyw warunkujących ochronę środowiska naturalnego.

Polska angażuje się w wielowymiarowy proces budowy i urzeczywistniania **Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej** (Single European Sky - SES).

Z inicjatywy polskiej Prezydencji 28 listopada 2011 roku odbędzie się w Warszawie Konferencja Wysokiego Szczebla poświęcona SES, z udziałem Wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej, Komisarza ds. Transportu Siima Kallasa, Wiceprzewodniczącego Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego, Jacka Krawczyka oraz kierownictwa wszystkich najważniejszych organizacji i instytucji odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne w Europie.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Przedmiotem konferencji będzie ocena dotychczasowego wdrożenia tej inicjatywy oraz wyzwania na przyszłość, w tym perspektywa rozszerzenia jej na państwa nie będące członkami Unii Europejskiej oraz wyzwania technologiczne (program SESAR).

Idea Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej realizowana jest również poprzez wdrożenie nowej technologii w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz inicjatywę ustanowienia **Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej** (tzw. Baltic FAB). Projekt służy nawiązaniu ścisłej współpracy z Litwą w zakresie wspólnego zapewniania służb żeglugi powietrznej. Terminowe wdrożenie i ustanowienie Bałtyckiego FAB stanowi jedno z głównych zobowiązań wynikających z regulacji wprowadzających SES w Europie. Bałtycki FAB umożliwia nawiązanie bliskiej współpracy z państwami nie będącymi członkami UE, takimi jak Białoruś, Ukraina czy Federacja Rosyjska. Pomimo początkowych opóźnień, w ostatnim okresie prace wyraźnie przyspieszyły, co pozwoli na skuteczną i terminową realizację projektu.

Optymalizacja przepustowości przestrzeni powietrznej realizowana przez nadzorowaną przez Ministra PAŻP i urzeczywistnia się przez minimalizowanie opóźnień oraz zwiększanie pojemności przestrzeni trasowej, rozwój struktur przestrzeni powietrznej, sieci dróg lotniczych, nadto rozwiązania w zakresie specjalistycznych systemów CNS/ATM oraz zwiększenia dostępności personelu służb ruchu lotniczego. W szczególności należy zauważyć redukcję średnich opóźnień ATFM w lotach trasowych w ostatnich latach - co wpisuje się w cele Unii Europejskiej w tym zakresie. Wartość opóźnień ATFM po trasie w roku 2010 wyniosła 1,1 min na lot, co stanowi poprawę tego wskaźnika o 31% w stosunku do roku 2009. Ponadto w pierwszych trzech kwartałach roku 2011 w dalszym ciągu utrzymuje się pozytywny trend w tym zakresie. Wielkość opóźnień w obszarze FIR Warszawa w roku 2007, który był krytyczny pod tym względem, wynosił 2,7 min na lot. Należy wspomnieć także o precyzyjnej nawigacji obszarowej P-RNAV oraz coraz częściej stosowanych tzw. zielonych podejściach do lądowania (Continuous Descent Approach - CDA), co umożliwia znaczne oszczędności paliwa obniżając emisję CO₂ z działalności lotniczej.

Za istotne uznać należy prace nad założeniami budżetu unijnego na lata 2014-2020, przede wszystkim w kontekście zabezpieczenia funduszy przeznaczanych na wyrównywanie poziomów rozwoju infrastruktury państw członkowskich oraz aktywną realizację wszelkich projektów w ramach wspólnej jednolitej przestrzeni powietrznej (SES), ze szczególną atencją dla współpracy UE z krajami ościennymi.

W trakcie polskiej Prezydencji udało się doprowadzić do **Szczytu Lotniczego UE-Rosja**, który odbył się 12 i 13 października 2011 r. w St. Petersburgu. Szczyt był okazją do omówienia wielu istotnych dla lotnictwa Unii Europejskiej i Federacji Rosyjskiej obszarów, w tym między innymi ogólnych ram prawnych, w jakich odbywa się współpraca (odnotowano postęp w sprawie tzw. unijnej klauzuli wyznaczenia), bezpieczeństwa lotnictwa, ochrony w lotnictwie, zarządzaniu przestrzenią powietrzną, ochrony środowiska, rozwoju portów lotniczych czy współpracy przemysłów lotniczych.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Po wielomiesięcznych wysiłkach Ministerstwa Infrastruktury polski przewoźnik lotniczy PLL LOT SA uzyskał gwarancję dostępu do korytarzy lotniczych przebiegających nad Rosją. Umożliwi to rozwój połączeń w rejsach dalekowschodnich, do Japonii, Chin, Wietnamu i in. Jest to szansa rozwoju na równych warunkach z innymi przewoźnikami europejskimi, możliwość wypracowania trwałej przewagi konkurencyjnej, strategicznego wzmocnienia roli LOT na silnie konkurencyjnym międzynarodowym rynku lotniczym.

Wszystkie działania, zwłaszcza wpisujące się w politykę transportową w wymiarze wspólnotowym, świadczą o tym, iż Ministerstwo Infrastruktury aktywnie, realnie, a przede wszystkim konsekwentnie realizuje swoje zadania w obszarze transportu lotniczego, jego scalania z systemem transportu Unii Europejskiej, jak i – co równie ważne w położeniu geograficznym Polski – z systemami transportowymi krajów ościennych.

Telekomunikacja

Podjęte działania legislacyjne – ustawy i rozporządzenia

Ustawa o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (2009 - 2010), tzw. mega ustawa

Podstawowym celem ustawy z dnia 7 maja 2010 r. jest zapewnienie przyjaznego otoczenia prawnego dla inwestycji w szerokopasmowy dostęp do Internetu i tym samym likwidacja wykluczenia cyfrowego geograficznego i socjalnego. Ustawa zawiera regulacje umożliwiające samorządom terytorialnym prowadzenie działalności w sektorze telekomunikacji i ułatwiające realizację inwestycji w szerokopasmowy dostęp do Internetu z wykorzystaniem środków finansowych z programów europejskich, zwłaszcza na obszarach „białych plam”.
Bez niej inwestycje w szerokopasmowy Internet nie ruszyłyby z miejsca.

Ustawa o wdrożeniu naziemnej telewizji cyfrowej (z dnia 30 czerwca 2011 r., weszła w życie 10 lipca 2011 r.)

Ustawa tworzy formalno-prawne podstawy do wprowadzenia cyfrowej telewizji naziemnej w Polsce i ostatecznego wyłączenia nadawania analogowego do 31 lipca 2013 r. Wdrożenie naziemnej telewizji cyfrowej stanowi poważny zwrot technologiczny, a w efekcie umożliwi odbiór większej liczby bezpłatnych programów telewizyjnych, poprawę jakości obrazu i dźwięku, możliwość równoległego nadawania kilku ścieżek dźwiękowych, czy wprowadzenie kodów rodzicielskich. Ustawa w sposób kompleksowy reguluje między innymi kwestie ochrony konsumentów w zakresie zakupu sprzętu do odbioru naziemnej telewizji cyfrowej, a także określa zasady przeprowadzenia kampanii informacyjnej o procesie przejścia z nadawania analogowego na cyfrowe.

Kampania informacyjna o telewizji cyfrowej

- dokonano wyboru logotypu oraz hasła kampanii informacyjnej: „Bądź gotowy na odbiór cyfrowy”, które służą do wizualnej identyfikacji kampanii,

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

- w październiku 2010 r. została uruchomiona oficjalna strona rządowa www.cyfryzacja.gov.pl poświęcona tematyce cyfryzacji telewizji naziemnej. Serwis dostarcza internaucie niezbędnych informacji o procesie cyfryzacji, m.in. na co zwrócić szczególną uwagę przy zakupie sprzętu odbiorczego. Na stronie można znaleźć szczegółowy harmonogram wdrażania naziemnej telewizji cyfrowej odwzorowany mapami zasięgu dla multipleksu 1, 2 i 3 oraz aktualny wykaz uruchamianych nadajników, a także terminy wyłączeń telewizji analogowej,
- uruchomiona została także infolinia, przy pomocy której użytkownicy mogą uzyskać indywidualną pomoc,
- wyprodukowano dziewięć 30 sekundowych spotów dotyczących procesu cyfryzacji. Od połowy lipca br. można je już zobaczyć w TV. Głównym celem jest zwrócenie uwagi społeczeństwa na sam fakt zmiany techniki odbioru programów telewizyjnych,
- obecnie prowadzone są prace nad przygotowaniem trzyminutowych audycji, w których zostaną zawarte bardziej szczegółowe informacje dotyczące telewizji cyfrowej.

Cztery nowelizacje ustawy Prawo telekomunikacyjnego (2009, 2010, 2011)

Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo telekomunikacyjne oraz niektórych innych ustaw miała przede wszystkim na celu dostosowanie przepisów Prawa telekomunikacyjnego do przepisów UE. Dzięki zmianom wprowadzonym tą ustawą zostały umorzone postępowania toczące się przez Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości przeciwko Polsce. Dotyczyły one między innymi definicji abonenta (dzięki ww. zmianom prawa użytkowników pre-paid w telefonii komórkowej zostały zrównane z prawami abonentów posiadających umowę pisemną), niezależności regulatora, kwestii kosztowych – ustalania wysokości stawek przez regulatora.

Kolejne nowelizacje dotyczyły między innymi przyznania regulatorowi uprawnień do zatwierdzania szczegółowych warunków wykonywania obowiązków regulacyjnych (np. Porozumienie inwestycyjne TP S.A. – UKE), zahamowania nagminnych sytuacji związanych z tzw usługami Premium rate, tj. usługami o podwyższonej opłacie, które sprowadzały się do loterii, konkursów przeprowadzanych za pośrednictwem telefonów komórkowych, których ofiarą padali nieświadomi konsumenci.

Wydano łącznie 39 rozporządzeń leżących we właściwości ministra właściwego do spraw łączności

w tym tak ważne jak np.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2010 r. w sprawie warunków korzystania z uprawnień w publicznych sieciach telefonicznych. (przeniesienie numeru telefonu w sieci ruchomej w terminie 1 dnia),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie. (obowiązek wyposażania budynków w infrastrukturę telekomunikacyjną)

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Działania w zakresie współpracy międzynarodowej na rzecz rozwoju Internetu - koordynacja transgraniczna widma, ze szczególnym wskazaniem pasma 800 MHz

Wspomniane pasmo uważane jest za kluczowe dla rozwoju powszechnych, szybkich oraz łatwo dostępnych usług szerokopasmowych. Pasma 800 MHz jest również postrzegane jako najbardziej wartościowa część tak zwanej „dywidendy cyfrowej”, której wykorzystanie w łatwy sposób może stymulować wzrost gospodarczy, jak i zapewniać zróżnicowane korzyści społeczne.

Pełne uwolnienie w Polsce pasma 800 MHz **wymaga koordynacji częstotliwości z krajami pozaunijnymi, w których pasmo 790-862 MHz jest wykorzystywane na potrzeby zapewnienia obronności i bezpieczeństwa, a w szczególności jest wykorzystywane przez wojskowe systemy radionawigacji lotniczej.**

Podpisano porozumienia koordynacyjne z Federacją Rosyjską (26.08.11 r.), Białorusią (14.10.11 r.) i Ukrainą (28.10.11 r.).

Inne podjęte przez Ministerstwo Infrastruktury działania na rzecz rozwoju szerokopasmowego dostępu do Internetu

Przygotowanie planu rozwoju szerokopasmowego Internetu w Polsce – Narodowego Planu Szerokopasmowego (prace podjęte w 2010 r., w toku).

Realizacja Projektu *System Informacyjny o infrastrukturze szerokopasmowej i portal Polska Szerokopasmowa* (SIPS) (2009-2012).

W ramach tego projektu powstała ogólnopolska baza o infrastrukturze szerokopasmowej. Zasoby informacyjne zgromadzone w ramach Projektu pomogą przedsiębiorcom, szczególnie z sektora MŚP, w projektowaniu i budowie optymalnych rozwiązań sieci dostępowych oraz systemów węzłowych i transmisyjnych.

Rozpoczęcie realizacji projektu systemowego w ramach działania 8.3 Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka

Projekt systemowy będzie stanowił kluczowe narzędzie realizacji Narodowego Planu Szerokopasmowego, nie tylko z powodu przygotowania obiektywnej inwentaryzacji projektów szerokopasmowych, ale także z uwagi na możliwość stymulacji inwestycji realizowanych przez inwestorów publicznych i prywatnych z wykorzystaniem środków unijnych, których absorpcja jest nadal na niskim poziomie. Projekt będzie odgrywał istotną rolę w zakresie agregacji i transferu wiedzy z zakresu praktycznych, prawnych, technicznych aspektów budowy infrastruktury szerokopasmowej, przeciwdziałania zjawisku wykluczenia cyfrowemu oraz budowy społeczeństwa informacyjnego.

Obszary i zadania, które planowane są do realizacji obejmują dwa podstawowe komponenty:

1. wsparcie ekspercko-doradcze, w szczególności poprzez wspieranie potencjalnych beneficjentów w zakresie prowadzonych inwestycji i wypracowanie modelu

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

zarządzania i utrzymania wdrażanych sieci szerokopasmowych oraz zwiększenie dostępu do wiedzy i innowacyjnych rozwiązań technologicznych, w okresie do końca 2015 r.; oraz

2. działania promocyjno-informacyjne i szkoleniowe w celu przeciwdziałania wykluczeniu cyfrowemu społeczeństwa.

Stół szerokopasmowy

Inicjatywa *Okrągłego Stołu Szerokopasmowego*, podjęta przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Systemu Informacyjnego o infrastrukturze szerokopasmowej i portal Polska Szerokopasmowa SIPS stanowi platformę do wymiany poglądów dotyczących rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej, a w szczególności umożliwia transfer informacji o zidentyfikowanych, praktycznych problemach związanych z prowadzeniem inwestycji w infrastrukturę telekomunikacyjną.

W cyklicznych spotkaniach uczestniczą przedstawiciele administracji rządowej, administracji samorządowej, samorządów zawodowych, a także przedsiębiorców telekomunikacyjnych oraz przedsiębiorców zajmujących się budową infrastruktury telekomunikacyjnej. Każde spotkanie ma charakter otwarty i udział w nim jest bezpłatny. Po 1,5 roku funkcjonowania tej inicjatywy pomysł organizacji tych spotkań należy ocenić bardzo wysoko, jest to jedyne gremium, gdzie przy jednym stole spotyka się rząd, samorząd i przedsiębiorcy. Współpraca w systemie ppp dzięki temu okazuje się o wiele prostsza.

Działania w zakresie telekomunikacji w związku z polską Prezydencją

Najważniejszym priorytetem Prezydencji Polskiej w zakresie telekomunikacji są prace nad **Programem Polityki Widma Radiowego (RSPP)**.

Jest to pierwszy dokument obejmujący wszystkie kluczowe dla usług łączności elektronicznej zakresy częstotliwości. Równolegle prowadzone były rozmowy z PE i KE, które miały na celu zbliżenie wspólnych stanowisk wszystkich instytucji biorących udział w tym procesie i doprowadzenie do osiągnięcia kompromisu.

Pod koniec października polska Prezydencja zdołała uzgodnić kompromisowe brzmienie tekstu wraz z innymi państwami członkowskimi w Radzie UE oraz Parlamentem. Uznaje się, że wynegocjowany kompromis jest dobrze wyważony i zgodny z ramami regulacyjnymi łączności elektronicznej, zapewnia podejście unijne, mówiące w jaki sposób widmo radiowe mogłoby i powinno być używane w kontekście polityki UE.

Prezydencja polska uczyniła wszystko co w jej mocy, aby wypracować porozumienie w rekordowym czasie, biorąc pod uwagę wyzwania gospodarki cyfrowej oraz konieczność wspierania wzrostu gospodarczego.

Dodatkowo, w dniach 19 i 20 października br. odbyła się w Warszawie konferencja pt. „Perspektywy rozwoju rynku łączności elektronicznej w Unii Europejskiej”.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Konferencja zakończyła się przyjęciem deklaracji w sprawie lepszego wykorzystania widma radiowego. Deklarację przyjęło kilkadziesiąt państw, w tym państwa członkowskie UE, Czarnogóra, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Malta, Norwegia, Rosja, Szwajcaria, Serbia i Ukraina. Celem tej deklaracji jest stworzenie politycznego porozumienia dla wspierania zarówno dwustronnych, jak i wielostronnych działań związanych z wykorzystaniem widma radiowego, jak również przyspieszenie procesu transgranicznej koordynacji wykorzystania częstotliwości.

ITU (Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny)

Dzięki staraniom Ministerstwa Infrastruktury w październiku 2010 r. podczas Konferencji Pełnomocników ITU Rzeczpospolita Polska została wybrana członkiem Rady Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego. RP jako jedno z 48 państw **zasiada w Radzie Związku**. Podczas posiedzenia Rady Polska objęła stanowisko wiceprzewodniczącego Stałego Komitetu ds. Zarządzania i Administracji. Jest to jeden z najważniejszych komitetów Rady, który zajmuje się bieżącą kontrolą finansów Związku oraz zagadnieniami administracyjnymi i kadrowymi.

Ministerstwo Infrastruktury wraz z partnerami zorganizowało Pawilon Narodowy podczas ITU Telecom World 2011.

Poczta

Ministerstwo Infrastruktury w mijającej kadencji skupiło się na najważniejszych dla rynku pocztowego kwestiach wynikających z nowych przepisów wspólnotowych z dziedziny poczty, jak i z rozwoju bieżącej sytuacji na krajowym rynku pocztowym.

Udało się skomercjalizować Poczczę Polską

10 listopada 2008 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 września 2008 r. **o komercjalizacji państwowego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej „Poczta Polska”** (Dz. U. Nr 180, poz.1109), na podstawie której od 1 września 2009 r. Poczta Polska zaczęła działać jako jednoosobowa spółka Skarbu Państwa. Przeprowadzenie komercjalizacji było istotnym krokiem w celu przystosowania Poczty Polskiej do zbliżającej się liberalizacji rynku usług pocztowych.

Prowadzone w Poczcie Polskiej od 2008 r. działania naprawcze oraz nadzór właścicielski ze strony Ministerstwa umożliwiły firmie przezwyciężenie problemów finansowych występujących w latach 2008-2009 (należy podkreślić, że sytuacja finansowa Spółki stopniowo pogarszała się od 2005 r.) Rok 2010 Spółka zakończyła zyskiem, również wynik finansowy przewidywany za bieżący rok będzie dodatni.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Podjęto działania w celu zapewnienia odpowiedniego przygotowania rynku pocztowego do jego pełnej liberalizacji

Odbyło się to poprzez zarekomendowanie Radzie Ministrów przyjęcia wniosku w sprawie powiadomienia Komisji Europejskiej o zamiarze przesunięcia przez Polskę terminu wdrożenia *dyrektywy 2008/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. zmieniającej dyrektywę 97/67/WE w odniesieniu do pełnego urzeczywistnienia rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty*. Oznacza to, iż zniesienie obszaru usług zastrzeżonych dla operatora publicznego w Polsce powinno nastąpić nie później niż 1 stycznia 2013 r. (większość krajów członkowskich obowiązuje wyznaczony w dyrektywie termin 1 stycznia 2011 r.). Wniosek został przyjęty przez Radę Ministrów 22 sierpnia 2008 r. i stosowne zawiadomienie przesłano Komisji Europejskiej 25 sierpnia 2008 r.

Podjęto działania w zakresie implementacji ww. dyrektywy 2008/6/WE poprzez opracowanie Założeń do projektu ustawy Prawo pocztowe

Jest to nowa ustawa, której przepisy w sposób kompleksowy określać będą zasady działania operatorów pocztowych w środowisku konkurencyjnym, a także zapewniać będą społeczeństwu dostęp do usług powszechnych poprzez wyznaczenie operatora pocztowego zobowiązanego do świadczenia tych usług na terenie całego kraju. Projekt określać też będzie sposób finansowania obowiązku świadczenia usług powszechnych, w przypadku gdy świadczenie to byłoby nierentowne.

Przygotowany w Ministerstwie projekt Założeń do ustawy Prawo pocztowe, po uzgodnieniach przewidzianych w procesie legislacyjnym, został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 października 2010 r.

Opracowanie we współpracy z Rządowym Centrum Legislacji projektu ustawy Prawo pocztowe

Prace w końcowej fazie nad ostatecznym kształtem projektu.

W związku z przeniesieniem projektu ustawy przez rząd do wykazu dokumentów procedowanych bezterminowo decyzja o dalszym harmonogramie prac nad projektem ustawy będzie podjęta przez nowy rząd.

Ponadto:

7 listopada 2009 r. weszło w życie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2009 r. ***zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków wykonywania powszechnych usług pocztowych*** (Dz U. Nr 177, poz.1370).

Wychodząc naprzeciw postulatam Poczty Polskiej zmieniono przepisy określające sposób rozmieszczenia placówek pocztowych operatora publicznego w celu lepszego dostosowania do rzeczywistego zapotrzebowania na usługi powszechne na danym terenie kraju oraz poprawy

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

rentowności placówek. Wprowadzono możliwość wyboru przez operatora rodzaju placówki, jaka będzie obsługiwała dany obszar (placówka stała lub ruchoma) oraz zwiększono wielkość obszaru obsługiwanego przez jedną placówkę na obszarach wiejskich. Racjonalizacja sieci podwyższy efektywność jej wykorzystania i pozwoli na obniżenie kosztów utrzymania placówek, a tym samym kosztów wypełniania przez operatora publicznego obowiązku świadczenia usług powszechnych, co jest istotne z punktu widzenia zapewnienia ciągłości ich świadczenia, dostępności i przystępności cenowej.

W związku z wprowadzonymi ustawą z dnia 5 stycznia 2011r. *Kodeks wyborczy* (Dz.U. Nr 21, poz.112) i udogodnieniami w głosowaniu dla osób niepełnosprawnych przygotowano **przepisy umożliwiające głosowanie korespondencyjne**. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 września 2011 r. w *sprawie trybu doręczania i przekazywania przesyłek w głosowaniu korespondencyjnym wyborców niepełnosprawnych* weszło w życie 21 września 2011 r. Rozporządzenie określa m.in. tryb przyjmowania pakietów wyborczych oraz doręczania kopert zwrotnych od wyborców niepełnosprawnych, którzy zgłosili zamiar głosowania korespondencyjnego do obwodowych komisji wyborczych.

Ponadto w związku z wprowadzoną w *Kodeksie wyborczym* zasadą zwolnienia z opłat pocztowych przesyłek doręczanych i przekazywanych w ramach głosowania korespondencyjnego, Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do Komisji Europejskiej o rozszerzenie aktualnie realizowanego programu pomocy państwa PL 74/2004 „*Rekompensata kosztów poniesionych na świadczenie usług pocztowych ustawowo zwolnionych z opłat pocztowych*” o ten rodzaj przesyłek. Komisja zatwierdziła rozszerzenie programu pomocy, o czym poinformowała w dniu 12 września 2011 r.

20 czerwca 2008 r. weszła w życie ustawa z dnia 11 kwietnia 2008 r. o **zmianie ustawy o państwowym przedsiębiorstwie użyteczności publicznej Poczta Polska oraz ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze** (Dz. U. Nr 96, poz. 606), której celem było wyeliminowanie (w związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej) z polskiego porządku prawnego przepisów prawnych niezgodnych z postanowieniami art. 87 Traktatu WE tj. wykluczających upadłość p.p.u.p. Poczty Polskiej. Wiążącym terminem dla załatwienia tej sprawy była data 30 czerwca 2008 r.

Sukcesem dla Polski zakończył się **24 Kongres Światowego Związku Pocztowego**, który odbył się w Genewie w 2008 r. Polska aktywnie uczestniczyła w pracach Kongresu, czego wymiernym efektem był wybór Poczty Polskiej do Rady Eksploatacji Pocztovej Światowego Związku Pocztowego. Następnym etapem prac Kongresu jest również proces ratyfikacji pokongresowego dorobku prawnego Światowego Związku Pocztowego i wprowadzenie go do polskiego porządku prawnego.

Pomyślnie zakończyły się starania Polski o objęcie **stanowiska przewodniczącego jednej z grup roboczych w Europejskim Komitecie ds. Regulacji Pocztowych (CERP)**. Grupa Robocza, której przewodniczy przedstawicielka Polski, umożliwia państwom członkowskim wymianę informacji i doświadczeń w zakresie dorobku prawnego w dziedzinie poczty poszczególnych państw europejskich.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Wykorzystanie funduszy unijnych

Zaawansowanie realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

W ramach POIiŚ na realizację projektów transportowych przeznaczono kwotę wydatków kwalifikowanych w wysokości 102,15 mld zł¹, w tym wkład z budżetu UE stanowi kwotę w wysokości 77,70 mld zł (19,4 mld EUR).

Obecnie na podstawowej liście projektów indywidualnych POIiŚ do realizacji wskazuje się 178 inwestycji na łączną kwotę dofinansowania z UE w wysokości ok. 70 113,20 mln zł.

Od początku realizacji Programu do 31 października br. do CUPT złożono do oceny **194 wnioski o dofinansowanie** projektów na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych w wysokości **103,70 mld zł**. Do 31 października 2011 r. do oceny Komisji Europejskiej przekazano 35 wniosków o potwierdzenie wkładu finansowego, natomiast KE wydała decyzje potwierdzające finansowanie dla 16 projektów POIiŚ o łącznej wartości kosztów kwalifikowanych ok. 30 mld zł.

Do 31 października 2011 r. zawarto z beneficjentami **153 umowy o dofinansowanie** na kwotę całkowitą w wysokości **92,25 mld zł**, wartość kosztów kwalifikowanych w tych projektach to 66,95 mld zł.

Od początku realizacji programu złożono **wnioski o płatność** na kwotę wydatków kwalifikowanych w wysokości ok. **24 mld zł**. Do 31 października br. do KE przekazano wnioski na kwotę 16,03 mld zł wydatków kwalifikowanych (w ramach priorytetów VI-VIII). Wg stanu na 31 października br. **KE zatwierdziła kwotę wydatków kwalifikowanych w wysokości 16,03 mld zł i z tego tytułu do budżetu państwa przekazała kwotę w wysokości 13,33 mld zł**.

Do 31 grudnia 2010 r. MI w pełni zrealizowało plan certyfikacji ustalony przez Radę Ministrów na 2010 r. poświadczając wydatki w wysokości 6 306,22 mln zł (co stanowi 101,78% planu na 2010 r.).

Cel certyfikacji wydatków zatwierdzony przez Radę Ministrów na rok 2011 wynosi 15,84 mld zł, w I i II kw. br. został on zrealizowany.

Aktualnie realizowanych rzeczowo jest ponad 155 projektów indywidualnych i konkursowych. łączna wartość podpisanych umów z wykonawcami projektów indywidualnych i konkursowych wg stanu na 31 października br. wynosi około 84,93 mld zł (brutto).

¹ Wg tabeli indykatywnej w zł, stan na dzień 31.10.2011 r., wg kursu 1EUR=4 zł

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Finalizacja wdrażania Funduszu Spójności z lat 2000-2006

Dostępna alokacja z Funduszu Spójności na lata 2000-2006 wynosi w sektorze transportu **2,78 mld EUR** i została w całości przyznana przez Komisję Europejską na realizację 38 transportowych projektów Funduszu Spójności.

Zasadniczo do końca października br. zakończona została realizacja *Strategii wykorzystania Funduszu Spójności*. **Wartość wniosków o płatność** przekazanych do Komisji Europejskiej w ramach Funduszu Spójności wyniosła **2 732,22 mln EUR**, co stanowi 98,19% dostępnej alokacji FS, natomiast **KE zrefundowała dotychczas 2 355,53 mln EUR**, co stanowi 84,65 % dostępnej alokacji FS. Poziom osiągnął 4 450,93 mln EUR, co stanowi około 124% łącznych kosztów kwalifikowanych w projektach (nadwyżki są sfinansowane ze środków krajowych).

Zakończono rzeczową realizację 28 z 38 projektów realizowanych w ramach Funduszu Spójności 2004-2006. Realizacja prac w projektach niezakończonych rzeczowo jest toku, zaś w przypadku dwóch projektów inwestycyjnych (autostrada A-1 i linia kolejowa E-65) w KE analizowane są wnioski strony polskiej o wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków.

W wyniku realizacji Funduszu Spójności wybudowano/zmodernizowano łącznie (w nawiasach podano wartości docelowe):

- 295,55 km (313,88 km) autostrad (A1, A2, A4)
- 70,67 km (70,67 km) dróg ekspresowych (S1, S8)
- 396,50 km (396,50 km) dróg krajowych (DK2, DK4, DK7, DK18, DK50)
- 490,22 km (490,22 km) linii kolejowych (E 20, E 30, E 65).

Zakończenie realizacji

Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006

W perspektywie finansowej 2004-2006, w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT), Polska otrzymała z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) 1 163,38 mln EUR (wraz ze współfinansowaniem ze strony polskiej kwota ta wynosi 1 620,9 mln EUR).

Ostatecznie w ramach Programu zrealizowano 147 projektów na kwotę całkowitą ok. 9 766 mln zł. Wartość kosztów kwalifikowanych tych projektów wyniosła ok. 8 452 mln zł, w tym EFRR – ok. 5 695 mln zł. W ramach SPOT certyfikowano do KE środki w wysokości 5.343,57 mln zł (1 407,56 mln EUR), co stanowi 120,99% kwoty przyznanej Polsce w ramach Programu.

Wszystkie dokumenty zamknięcia Programu zostały zgodnie z przepisami unijnymi przekazane do Komisji Europejskiej do dnia 30 września 2010 r. Strona polska oczekuje na refundację 5% płatności końcowej, tj. kwoty 58,17 mln EUR.

W wyniku realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport m.in.:

- zmodernizowano 71,2 km linii kolejowej;

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

- zakupiono lub zmodernizowano 245 pojazdów szynowych;
- zbudowano lub zmodernizowano łącznie ok. 351 km dróg krajowych.

Gospodarka morska i śródlądowy transport wodny

Polityka morska RP

W 2008 r. Prezes Rady Ministrów powołał Międzyresortowy **Zespół ds. Polityki Morskiej RP**. Po raz pierwszy pozwoliło to na kompleksowe i efektywne ujęcie całości kwestii morskich.

Na poziomie międzyresortowym Zespół opracował kluczowe dla sektora gospodarki morskiej dokumenty: „*Założenia polityki morskiej RP do roku 2020*” oraz projekt „*Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*”.

Zespół przygotowuje corocznie Raporty z przebiegu realizacji polityki morskiej RP, który przekazywany jest Prezesowi Rady Ministrów.

W uznaniu dotychczasowych dokonań Polski w obszarze wdrażania zintegrowanego podejścia do spraw morskich, uzyskaliśmy prawo do organizacji Europejskiego Dnia Morza. Uroczystości odbyły się w dniach 19 – 20 maja 2011 r. w Gdańsku.

Inwestycje finansowane ze środków budżetu państwa

Najważniejszą inwestycją jest obecnie **budowa falochronu dla portu zewnętrznego w Świnoujściu**, towarzysząca budowie terminalu LNG o znaczeniu priorytetowym dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. Wartość tej inwestycji to ok. 1 mld zł.

W latach 2007-2010 zrealizowany został w 100% program wieloletni pn. „**Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego (SAR)**” na łączną kwotę 81,571mln zł.

W ramach programu wybudowano stacje ratownictwa morskiego i statki ratownicze.

W latach 2008 – 2010 dwukrotnie zwiększono nakłady na realizację wieloletniego programu „**Programu ochrony brzegów morskich 2004 - 2023**” przeznaczając w 2011 r. kwotę ok. 53 mln zł.

Inwestycje w infrastrukturę morską przyciągają do polskich portów morskich inwestorów zagranicznych, dzięki którym powstają nowe terminale przeładunkowe. Najbardziej spektakularnym jest działający od 2007 r. **Głębokowodny Terminal Kontenerowy DCT w porcie Gdańsk**, który obsługuje linie nie tylko europejskie, ale o zasięgu światowym. Dzięki inwestorom zagranicznym powstaje Pomorskie Centrum Logistyczne oraz rozbudowuje się baza ładunków masowych sypkich w Porcie Gdańsk i w Porcie Gdynia.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Inwestycje finansowane ze środków UE

W porównaniu z okresem 2004-2006 zanotowano 7-krotny wzrost wartości inwestycji w infrastrukturę morską z funduszy unijnych. W działaniu 7.2 *Rozwój transportu morskiego*, na realizację inwestycji przeznaczona została kwota ok. 4 223 mln zł (w tym szacunkowa kwota dofinansowania z UE 2 624 mln zł) oraz na inwestycje w ramach działania 7.5 *Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych* kwota o wartości 406 mln zł (w tym szacunkowa kwota dofinansowania z UE 343 mln zł).

Na liście projektów indywidualnych w działaniu 7.2 znajduje się **26 projektów** obejmujących m.in. budowę i przebudowę infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza i od strony lądu. Beneficjentami są zarządy portów, urzędy morskie oraz gminy miast portowych.

Do chwili obecnej **podpisano 12 umów o dofinansowanie** o wartości ogółem 882 mln zł. Jeden projekt - przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia - został już zakończony.

Lista projektów indywidualnych w działaniu 7.5 to **6 projektów** obejmujących m.in. modernizację jazów i stopni wodnych na Odrze. To tej pory **podpisano 4 umowy** o wartości 315 mln zł. Beneficjentami są regionalne zarządy gospodarki wodnej.

Po raz pierwszy rozpoczęto realizację inwestycji z zakresu ochrony brzegu morskiego przy współfinansowaniu z UE w ramach działania 2.2 *Przywracanie terenom zdegradowanym wartości przyrodniczych i ochrona brzegów morskich*, na których realizację przeznaczono kwotę 366 mln zł.

Przy udziale środków europejskich wybudowano statek ratowniczy I kategorii SAR 3000 za kwotę 38,5 mln zł.

Transport wodny śródlądowy

Dokonano nowelizacji ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorcze technicznym wraz z aktami wykonawczymi (12 rozporządzeń).

Wznowiono działalność **Funduszu Żeglugi Śródlądowej**, z którego polscy armatorzy żeglugi śródlądowej otrzymywali kredyty preferencyjne na zakup i remonty jednostek pływających oraz wypłaty za tzw. złomowanie starych statków.

8 grudnia 2010 r. Rzeczpospolita Polska uzyskała status **Państwa – Obserwatora Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CCNR)**.

8 grudnia 2010 r. podpisano **Umowę z Centralną Komisją Żeglugi na Renie** o wzajemnym uznawaniu patentów kapitanów statków żeglugi śródlądowej oraz **Umowę z Centralną Komisją Żeglugi na Renie oraz Austrią, Belgią, Czechami, Słowacją, Rumunią oraz Węgrami** - o wzajemnym uznawaniu książeczki pracy członków załóg statków żeglugi śródlądowej.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Ministerstwo Infrastruktury zainicjowało prace nad **programem rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce** poprzez wykonanie ekspertyzy w tym zakresie, która zawiera inwentaryzację infrastruktury dróg śródlądowych w Polsce.

Legislacja w zakresie transport morski, bezpieczeństwo żeglugi i ochrona środowiska morskiego

1. Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich wraz z aktami wykonawczymi;
2. Ustawa o bezpieczeństwie morskim (zastępująca dotychczas obowiązującą);
3. Nowelizacja ustawy o izbach morskich;
4. Nowelizacja ustawy Kodeks morski wraz z aktami wykonawczymi;
5. Nowelizacje ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (w 2009 i 2011 r.);
6. Nowelizacja ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków;
7. Rozporządzenia wynikające z dotychczas obowiązującej ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz z ustaw: o wyposażeniu morskim, o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz o wykonywaniu prac podwodnych (20 rozporządzeń);
8. Rozporządzenie w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
9. Rozporządzenie w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim;
10. Rozporządzenia w sprawie granic portów morskich (12 rozporządzeń);
11. Rozporządzenie w sprawie udzielania statkom zwolnień z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu;
12. Rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żegludowym;
13. Rozporządzenie w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem morza przez statki;
14. Założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych w związku Decyzją Komisji Europejskiej z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie Pomocy Państwa nr C 34/07 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce;
15. Ratyfikacja Protokołu z 1996 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 roku (tzw. LLMC'96);
16. Ratyfikacja Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy z 2006 r. o pracy na morzu;
17. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o transporcie morskim podpisana 6 grudnia 2010 r.;
18. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludzie po Zalewie Wiślanym podpisana 1 września 2009 r.

19. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi szkodliwymi substancjami na obszarze Morza Bałtyckiego, włączając Zalew Wiślany/Kaliningradzki podpisana 6 grudnia 2010 r.

Budownictwo

Charakterystyka energetyczna budynków

Została wdrożona do prawodawstwa polskiego Dyrektywa 2002/91/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków - podstawowy instrument prawny Unii Europejskiej, którego zadaniem jest kompleksowe podejście do efektywnego wykorzystania energii w budynkach.

Od 1 stycznia 2009 roku, poprzez nowelizację ustawy Prawo budowlane, wprowadzony został system oceny energetycznej budynków, obejmujący m.in. obowiązek sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej budynków oraz obowiązek regularnych kontroli kotłów opalanych paliwem nieodnawialnym oraz urządzeń chłodniczych w systemach klimatyzacji.

Zmianom uległy przepisy techniczno-budowlane związane z zaostreniem wymogów dotyczących przegród zewnętrznych (ściany, dachy, stropodachy, podłoga na gruncie, okna i drzwi) poprzez zmianę współczynnika przenikania ciepła, mającego decydujący wpływ na ograniczenie strat ciepła przez przegrody budowlane. Ponadto, wprowadzony został obowiązek sporządzania charakterystyki energetycznej, dla każdego nowoprojektowanego budynku, w zakresie projektowanych przegród zewnętrznych, urządzeń instalacji grzewczych wentylacyjnych, klimatyzacyjnych i przygotowania ciepłej wody użytkowej.

Mając na uwadze dotychczasowe funkcjonowanie wprowadzonego systemu oceny energetycznej budynków oraz wymagania wynikające z postanowień **dyrektywy 2010/31/UE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków**, obecnie prowadzone są prace związane z przygotowaniem projektu założeń do nowej ustawy o charakterystyce energetycznej budynków (planowane przekazanie projektu założeń do konsultacji społecznych – grudzień 2011 r.)

Tezy do Kodeksu budowlanego

Prowadzone są zaawansowane prace w zakresie uproszczenia przepisów na gruncie Prawa budowlanego (Kodeks budowlany). Celem tych prac jest przygotowanie rozwiązań prawnych, które w sposób kompleksowy i adekwatny do potrzeb rynkowych będą w formie prostej i przejrzystej regulowały sprawy całego procesu inwestycyjnego, od lokalizacji inwestycji do zgody budowlanej. Nowe przepisy ustalą przyjazne inwestorom procedury umożliwiające szybką realizację zamierzeń budowlanych. Należy zwrócić uwagę, że jedynie kompleksowe zmiany przepisów w zakresie całego procesu budowlanego dają realną

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

szansę na usprawnienie działania procedur administracyjnych mając na uwadze obowiązek ochrony środowiska oraz stron w obszarze oddziaływania inwestycji.

Ustawa o ochronie praw nabywcy lokalu mieszkalnego lub domu jednorodzinnego – opublikowana w Dz. U. Nr 232, poz. 1377:

Zmiana ustawy Prawo budowlane w celu uregulowania spraw związanych z zasadami pomiaru wskaźników kubaturowych i powierzchniowych.

Wyroby budowlane do zastosowania w obiektach budowlanych

W 2010 r. znówelizowana została ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych oraz wydane zostały w latach 2010-2011 trzy rozporządzenia do tej ustawy, regulujące zagadnienia wzmożonej kontroli wyrobów budowlanych wprowadzanych do obrotu:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego zakresu informacji o przeprowadzanych kontrolach wyrobów budowlanych i wydawanych postanowieniach, decyzjach i opiniach, a także o sposobie i terminie przekazywania tych informacji (Dz. U. z 30 grudnia 2010 r. Nr 254, poz. 1706) – obowiązuje od 30 grudnia 2010 r.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2011 r. w sprawie próbek wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu (Dz. U. Nr 23, poz. 122) – obowiązuje od 10 lutego 2011 r.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 kwietnia 2011 r. w sprawie sposobu prowadzenia Krajowego Wykazu Zakwestionowanych Wyrobów Budowlanych – (Dz. U. z 26 kwietnia 2011 r. Nr 87, poz. 486) – obowiązuje od 11 maja 2011 r.;

W 2011 roku powołany został zespół do spraw opracowania założeń do zmian polskich regulacji prawnych związanych z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG. Zespół został powołany zarządzeniem Nr 30 Ministra Infrastruktury z dnia 25 lipca 2011 r.

Zespół ma za zadanie ustalenie aktów prawnych, które należy znówelizować w związku z rozporządzeniem nr 305/2011 oraz opracowanie projektów założeń do zmian ustaw wraz z przepisami wykonawczymi w zakresie: podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych, wymagań dla wyrobów budowlanych w odniesieniu do zasadniczych charakterystyk określonych w zharmonizowanych specyfikacjach technicznych i warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych.

Budownictwo – gospodarka przestrzenna

Doprowadzenie do akceptacji przez Sejm RP VI kadencji 10 kwietnia 2008 r. pierwszego *Raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju* (art. 47 ust 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Doprowadzenie do akceptacji przez Komitet Rady Ministrów do Spraw Europejskich 1 marca 2011 r. „Narodowego Sprawozdania o zintegrowanym Zarządzaniu Obszarami Przybrzeżnymi Polska” oraz przekazanie go do Komisji Europejskiej.

Uzgodnienie projektów planów zagospodarowania przestrzennego województw (art. 41 ust 1 pkt 7 ww. ustawy):

- a) dla obszaru całego województwa: pomorskiego, wielkopolskiego, opolskiego, łódzkiego, zachodniopomorskiego;
- b) dla fragmentów województw: lubelskiego (2 zmiany), śląskiego (1 zmiana);

Prowadzenie współpracy transgranicznej i przygranicznej w zakresie zagospodarowania przestrzennego (art. 46 ww. ustawy).

W ramach zespołów roboczych realizujących zadania zagospodarowania przestrzennego najistotniejszym działaniem na rzecz wspomagania rozwoju przestrzennego i regionalnego regionów przygranicznych są prace nad dwustronnymi studiami zagospodarowania przestrzennego obszarów przygranicznych.

Obecna mnogość dokumentów o charakterze strategicznym, takich jak programy, strategie rozwoju czy programy operacyjne przygotowywane dla obszarów przygranicznych oraz duża ilość wynikających z nich inwestycji oznacza potrzebę całościowego i usystematyzowanego spojrzenia na sprawę rozwoju tych obszarów w kontekście ich wewnętrznej i zewnętrznej spójności terytorialnej.

W latach 2007-2011 w ramach prowadzonej współpracy transgranicznej sporządzone zostały następujące opracowania:

- „Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej”,
- „Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry”,
- „Ocena aktualności Studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-słowackiej”,
- „Mapa zamierzeń inwestycyjnych na terenie polskiej części pogranicza polsko-ukraińskiego”,
- „Mapa zamierzeń inwestycyjnych na terenie polskiej części pogranicza polsko-białoruskiego”,
- a także dokonano analizy zapisów „Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-czeskiego”.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

W ramach współpracy transgranicznej w zakresie planowania przestrzennego, w której uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, powstał Wspólny dokument rozwoju przestrzennego państw Grupy Wyszehradzkiej, Bułgarii i Rumunii „Common spatial development document of the V4+2 countries”.

28 czerwca 2010 r. zostało zawarte porozumienie między Ministrem Infrastruktury a Województwami Zachodniopomorskim, Dolnośląskim i Lubuskim w sprawie podjęcia wspólnych prac nad „Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec”. Przewidywany termin zakończenia prac to 30 czerwca 2013 r.

Współpraca z Ministrem Rozwoju Regionalnego przy sporządzaniu projektu nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

Opracowanie projektu ustawy *o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw*, który 30 czerwca 2010 r. został przyjęty przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. 13 września 2010 r. projekt został przyjęty przez stały Komitet Rady Ministrów. Pismem z dnia 18 maja 2011 r. Rządowe Centrum Legislacji poinformowało, że projekt jest zgodny z ustaleniami Komisji Prawniczej.

Przygotowanie projektów rozporządzeń wykonawczych do projektu ustawy *o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw*:

- w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;
- w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- w sprawie wymaganego zakresu projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa;
- w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich;
- w sprawie sposobu publicznego udostępniania informacji przestrzennych zawartych w aktach planistycznych.

Opracowanie projektu ustawy *o zmianie ustawy o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu oraz niektórych innych ustaw*, który 30 czerwca 2010 r. został przyjęty przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. 6 sierpnia 2010 r. projekt ten został uchwalony przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. 13 sierpnia 2010 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał ustawę.

Monitoring funkcjonowania ustawy *o zmianie ustawy o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu oraz niektórych innych ustaw*. Analiza wyników przeprowadzonych ankiet, opracowanie wniosków.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Kontynuowanie monitoringu sytuacji planistycznej na obszarze kraju i celów analitycznych oraz oceny zachodzących zmian w tym zakresie.

Budownictwo – gospodarka nieruchomościami

Działania związane z nowelizacją przepisów o gospodarce nieruchomościami

W wyniku prac zainicjowanych przez Ministerstwo Infrastruktury 7 stycznia 2010 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 listopada 2009 r. *o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz o zmianie innych ustaw* (Dz. U. Nr 206, poz. 1590). Do ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami* (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651 ze zm.) wprowadzono m.in. możliwość bezprzetargowego zbycia budynków stanowiących w całości przedmiot najmu i dzierżawy, o ile sprzedaż następuje na rzecz osób, które są najemcami lub dzierżawcami. Ponadto umożliwiono objęcie więcej niż jednej nieruchomości uchwałą (zarządzeniem) o wyrażeniu zgody na udzielenie bonifikaty od ceny nieruchomości.

Analogiczne rozwiązanie przyjęto w znowelizowanej ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. *o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego w prawo własności nieruchomości* (Dz. U. Nr 175, poz. 1459 z późn. zm.). Wprowadzono obligatoryjność wszczęcia postępowania w sprawie wywłaszczenia po bezskutecznym upływie dwumiesięcznego terminu do zawarcia umowy o nabycie praw do nieruchomości, co usprawni proces nabywania nieruchomości niezależnie od rodzaju przedsięwzięcia publicznego, jak i niezależnie od podmiotu, który ten cel będzie realizował. Rozwiązanie to przyspieszy procedurę nabywania praw do nieruchomości, bowiem terminy wynikające z kolejnych etapów wywłaszczenia nieruchomości będą biegły w sposób ciągły, bez zbędnych przerw.

Kontynuacją prac rządowych zainicjowanych powyższą nowelą był **poselski projekt nowelizacji ustawy o gospodarce nieruchomościami** (druk 2209). W procesie legislacyjnym, na skutek ścisłej współpracy strony rządowej z projektodawcą, wypracowano ostateczne brzmienie aktu, które zostało uchwalone przez Sejm RP na posiedzeniu w dniu 5 sierpnia 2010 r. Powyższa zmiana objęła m.in. usprawnienie procedury wywłaszczenia nieruchomości o nieaktualnym stanie prawnym poprzez wyeliminowanie wymogu zawieszenia postępowania, gdy właściciel lub użytkownik nieruchomości nie żyje, a spadkobiercy nie wykazali przysługujących im praw do spadku. Nowym i potrzebnym rozwiązaniem jest umożliwienie nabycia nieruchomości po zrealizowaniu celu publicznego. Ponadto przyznano uprawnienie do zajęcia nieruchomości w celu wykonania czynności związanych z konserwacją, remontami oraz usuwaniem awarii liniowych urządzeń infrastruktury technicznej, w sytuacji gdy właściciel nie wyraża na to zgody, a podmiot zobligowany do wykonania tych prac nie uregulował stanu prawnego przez co nie było zapewnionego dostępu do nieruchomości, na której znajdują się urządzenia i przewody wymagające naprawy. Równocześnie znowelizowano przepisy o czasowym zajęciu nieruchomości w przypadku siły wyższej lub nagłej potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody. Obecnie znajdują one zastosowanie również w przypadku nagłej potrzeby zapobieżeniu znacznej szkody wynikającej z awarii urządzeń i przewodów infrastruktury technicznej np. sieci energetycznych. Wprowadzono także instytucję tzw. bezpiecznej zaliczki (w wysokości 70%

odszkodowania) w przypadku niezwłocznego zajęcia nieruchomości. Zmiana ma na celu zachęcenie właścicieli nieruchomości do szybszego udostępnienia nieruchomości podmiotowi realizującemu inwestycje celu publicznego.

28 lipca 2011 r. **uchwalono ustawę o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz o zmianie ustawy o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego w prawo własności nieruchomości** (Dz. U. Nr 187, poz. 1110), która obowiązuje od 9 października 2011 r. Głównym celem noweli jest przyśpieszenie i udrożnienie procesów przekształcania prawa użytkowania wieczystego w prawo własności nieruchomości, poszerzenie zakresu podmiotowego i przedmiotowego ustawy oraz dostosowanie przepisów do orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 26 stycznia 2010 r. (sygn. akt K 9/08). W celu zdynamizowania procesów nabywania przez użytkowników wieczystych prawa własności użytkowanych nieruchomości publicznych zaproponowano kilka istotnych zmian w zakresie obecnie obowiązującej *ustawy o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego w prawo własności nieruchomości*. Zasadniczą zmianą jest rozszerzenie zakresu przedmiotowego ustawy, poprzez objęcie roszczeniem o przekształcenie wszystkich nieruchomości niezależnie od ich rodzaju lub przeznaczenia.

Ponadto zaproponowano rozszerzenie zakresu podmiotowego ustawy na wszystkich użytkowników wieczystych, w tym także osoby prawne, które dotychczas nie były objęte tym zakresem ustawy. Od tej zasady wprowadzono nieliczne wyjątki, w szczególności wyłączenie dotyczy Polskiego Związku Działkowców. W celu wyeliminowania problemów z dokonywaniem przekształcenia w przypadku braku indywidualnej zgody wszystkich współuprawnionych do nieruchomości proponuje się wprowadzenie rozwiązań opierających się na zgodzie większości współużytkowników wieczystych. W ustawie zaproponowano również doprecyzowanie przepisów przewidujących bonifikaty od opłaty za przekształcenie, w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 26 stycznia 2010 r. (sygn. akt K 9/08).

Równocześnie w celu złagodzenia skutków finansowych aktualizacji opłaty rocznej dla użytkowników wieczystych powyższą nowelą wprowadzono **zmiany do ustawy o gospodarce nieruchomościami**. Zaproponowano nowy mechanizm dokonywania płatności tej opłaty przy jej aktualizacji. W przypadkach, gdy zaktualizowana wysokość opłaty rocznej przewyższać będzie dwukrotnie wysokość dotychczasowej opłaty rocznej, użytkownik wieczysty będzie wносił opłatę roczną w wysokości odpowiadającej dwukrotności dotychczasowej opłaty rocznej. Pozostała nadwyżka będzie rozkładana na dwie równe części, które powiększają opłatę roczną w następnych dwóch latach, w wyniku czego dopiero trzecim roku od aktualizacji, opłata roczna osiągnie wysokość wynikającą z tej aktualizacji. W nowym stanie prawnym aktualizacja opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego nieruchomości może być dokonywana nie częściej niż raz na trzy lata, pod warunkiem, że wartość nieruchomości uległa zmianie.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Wykonanie delegacji ustawowych – wydanie rozporządzeń do ustawy o gospodarce nieruchomościami

Minister Infrastruktury 7 czerwca 2010 r. wydał rozporządzenie **w sprawie minimalnych wymogów programowych dla studiów podyplomowych w zakresie wyceny nieruchomości, pośrednictwa w obrocie nieruchomościami oraz zarządzania nieruchomościami** (Dz. U. Nr 117, poz. 786). Głównym celem regulacji jest usystematyzowanie i ujednolicenie dotychczas obowiązujących minimalnych wymogów programowych.

Wszystkie trzy dyscypliny, tj.: wycena nieruchomości, pośrednictwo w obrocie nieruchomościami oraz zarządzanie nieruchomościami, posiadają wspólne elementy wiedzy. Do tych elementów należą podstawy z zakresu prawa, ekonomii i finansów oraz częściowo podstawy wiedzy technicznej. Pozostałe elementy minimalnych wymogów programowych zostały dostosowane indywidualnie do każdego zawodu. Unifikacja dotyczy zarówno tematów, jak i czasu trwania poszczególnych elementów programów studiów podyplomowych. Rozporządzenie dokładnie określa czas trwania studiów, program ogólny i program szczegółowy studiów podyplomowych z uwzględnieniem tematyki wykładów oraz minimalnej liczby godzin ich trwania.

14 lipca 2010 r. Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie **w sprawie wymogów programowych dla kursów specjalistycznych, szkoleń i seminariów, mających na celu doskonalenie kwalifikacji zawodowych przez rzeczoznawców majątkowych, pośredników w obrocie nieruchomościami oraz zarządców nieruchomości** (Dz. U. Nr 127, poz. 859). Celem przepisów jest zagwarantowanie, by usługi rzeczoznawców majątkowych, pośredników w obrocie nieruchomościami oraz zarządców nieruchomości były wykonywane według najwyższych standardów, które zapewniają pełną ochronę klientom rynku nieruchomości.

Ponadto 30 lipca 2010 r. Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie **w sprawie doskonalenia kwalifikacji zawodowych przez rzeczoznawców majątkowych, pośredników w obrocie nieruchomościami oraz zarządców nieruchomości** (Dz. U. Nr 140, poz. 945). Konieczność wydania nowego rozporządzenia w tym zakresie wynikała bezpośrednio z art. 17 pkt 3 ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o uchyleniu lub zmianie niektórych upoważnień do wydawania aktów wykonawczych (Dz. U. Nr 98, poz. 817).

Głównym celem było uszczegółowienie i usystematyzowanie przepisów w związku z dotychczasowymi doświadczeniami w stosowaniu rozporządzenia. W szczególności wprowadzono nowe regulacje dotyczące form i zasad zgłaszania oraz potwierdzania aktualności programów przez organizatorów doskonalenia, procedury weryfikacji spełnienia obowiązku doskonalenia kwalifikacji zawodowych, form i zasad prowadzenia i publikacji rejestru zgłoszonych programów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tym postępowaniu. Zaproponowane regulacje stanowią konsekwencję założenia, że komunikacja pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w procesie doskonalenia kwalifikacji zawodowych powinna się odbywać w postaci elektronicznej. W związku z tym wprowadzono zasadę zgłaszania programów kształcenia przez organizatorów doskonalenia oraz przekazywania

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

rejestrów wydanych zaświadczeń w postaci elektronicznej, za pośrednictwem ePUAP. Uczestnikom kształcenia umożliwiono przeprowadzanie doskonalenia zawodowego w formie kształcenia na odległość z wykorzystaniem sieci Internet. Wykorzystanie systemów teleinformatycznych do realizacji zadań publicznych umożliwi wykonanie postanowień programów i strategii opracowanych na szczeblu Unii Europejskiej. Przyjęte rozwiązania wpłyną na upowszechnianie idei Planu Informatyzacji Państwa wprowadzonego *ustawą z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne* (Dz. U. Nr 64, poz. 565, z późn. zm.).

26 sierpnia 2011 r. weszło w życie *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego* (Dz. U. Nr 165, poz. 985). Zmianę dotychczasowej regulacji należy rozpatrywać w trzech aspektach:

- odejście od dotychczasowej zasady określania wartości nieruchomości wyłącznie na podstawie danych z rynku nieruchomości „drogowych” na rzecz określania wartości tych nieruchomości na podstawie cen transakcyjnych pochodzących z rynków nieruchomości właściwych dla wycenianej nieruchomości, np. nieruchomości mieszkaniowych, rolnych, przemysłowych, itp.
- odstąpienie od automatycznego powiększania wartości przejmowanej nieruchomości o 50%. Rzeczoznawca majątkowy na podstawie analizy cen na rynku może obecnie samodzielnie określić wysokość stawki procentowej, o którą powiększona zostanie wartość nieruchomości przeznaczonej na cele drogowe. Wysokość tego zwiększenia nie może przekroczyć 50 % wartości nieruchomości. Zmiana ta ma wpływ na wycenę tych nieruchomości, których wartość jest niższa niż wartość tzw. nieruchomości drogowych, co zwykle ma miejsce w przypadku nieruchomości rolnych leśnych, zanieczyszczonych, itp.
- ustalenie sposobu wyceny nieruchomości przeznaczonych pod drogi publiczne, które już wcześniej były przeznaczone pod drogi – dotychczas brak było takiej regulacji.

15 lutego 2008 r. Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie w sprawie **nadawania uprawnień i licencji zawodowych** (Dz. U. Nr 31, poz. 189). Następnie 1 kwietnia 2009 r. Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie nadawania uprawnień i licencji zawodowych (Dz. U. Nr 60, poz. 496).

25 lutego 2008 r. Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie w sprawie **opłaty za postępowanie kwalifikacyjne oraz wysokości wynagrodzenia członków Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej** (Dz. U. Nr 31, poz. 190). Następnie z dniem 22 września 2008 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie opłaty za postępowanie kwalifikacyjne oraz wysokości wynagrodzenia członków Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej (Dz. U. Nr 163, poz. 1018).

W dniu 22 czerwca 2010 r., Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie w sprawie opłaty za postępowanie kwalifikacyjne oraz wysokości wynagrodzenia członków Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej (Dz. U. Nr 113, poz. 752).

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Zarządzeniem nr 9 z dnia 1 kwietnia 2009 r. Minister Infrastruktury powołał Państwową Komisję Kwalifikacyjną. Następnie 19 sierpnia 2011 r. Minister Infrastruktury podpisał kolejne Zarządzenie Nr 34 w sprawie powołania Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej, które weszło w życie z dniem 1 września 2011 r. co spowodowało, że utraciło moc ww. zarządzenie nr 9.

Standardy zawodowe

W 2009 roku dokonano weryfikacji i ponownego uzgodnienia standardów zawodowych pośredników w obrocie nieruchomościami. Komunikatem Ministra Infrastruktury z dnia 18 marca 2009 r. (Dz. Urz. MI Nr 3, poz. 14) poinformowano o uzgodnieniu standardów zawodowych pośredników w obrocie nieruchomościami z Polską Federacją Rynku Nieruchomości w porozumieniu z Powszechnym Towarzystwem Ekspertów i Doradców Rynku Nieruchomości. W związku z powyższym z dniem 23 kwietnia 2009 r. obowiązują nowe standardy zawodowe, które zastąpiły standardy z dnia 28 kwietnia 2005 r.

4 stycznia 2010 roku Minister Infrastruktury podpisał Komunikat w sprawie uzgodnienia standardu zawodowego rzeczoznawców majątkowych „Wycena dla zabezpieczenia wiarytelności”. Standard zawodowy *Wycena dla zabezpieczenia wiarytelności* został przygotowany przez Polską Federację Stowarzyszeń Rzeczoznawców Majątkowych we współpracy ze Związkiem Banków Polskich. Projekt standardu był przedmiotem konsultacji i uzgodnień przeprowadzonych przez Ministra Infrastruktury, w trakcie których uzyskał pozytywną opinię Komisji Nadzoru Finansowego.

Prowadzenie postępowań w zakresie odpowiedzialności zawodowej osób działających na rynku nieruchomości

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi sprawy dotyczące odpowiedzialności zawodowej osób wykonujących zawody związane z gospodarką nieruchomościami.

11 stycznia 2008 r. zostało wydane rozporządzenie Ministra Infrastruktury **w sprawie postępowania z tytułu odpowiedzialności zawodowej rzeczoznawców majątkowych, pośredników w obrocie nieruchomościami oraz zarządców nieruchomości** (Dz. U. Nr 11, poz. 66), które reguluje organizację Komisji Odpowiedzialności Zawodowej, sposób i tryb oraz koszty prowadzenia postępowań z tytułu odpowiedzialności zawodowej.

Komisję Odpowiedzialności Zawodowej w obecnym składzie powołano zarządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2011 r. (Dz. Urz. MI Nr 7, poz. 37). Zmiana składu Komisji Odpowiedzialności Zawodowej wynikała z konieczności zwiększenia jej liczebności w celu zapewnienia ciągłości prac Komisji oraz sprawnego i niezakłóconego przeprowadzenia postępowań wyjaśniających. W skład Komisji powołano 149 osób. Podkreślenia wymaga, iż praktycznie od lutego 2007 r. skład Komisji Odpowiedzialności Zawodowej (103 osoby) nie uległ zmianie (poza niewielką korektą dokonaną we wrześniu 2009 r. polegającą na zwiększeniu składu Komisji do 116 osób).

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

W ciągu ostatnich kilku lat zauważalny jest systematyczny wzrost wpływających do Ministerstwa Infrastruktury skarg osób niezadowolonych z pracy rzeczoznawców majątkowych, pośredników w obrocie nieruchomościami, a także zarządców nieruchomości, wynikający m. in. ze wzrostu liczby osób wykonujących profesjonalnie czynności związane z gospodarką nieruchomościami. Od 2008 r. liczba pośredników w obrocie nieruchomościami zwiększyła się o 9527 osób, zarządców nieruchomości – 6742, a rzeczoznawców majątkowych – 648.

Liczba wpływających spraw z zakresu odpowiedzialności zawodowej w stosunku do:	Poszczególne lata			
	2008	2009	2010	wrzesień 2011
rzecznawców majątkowych	309	503	893	651
pośredników w obrocie nieruchomościami	704	809	1011	808
zarządców nieruchomości	697	920	958	908
RAZEM	1710	2232	2862	2367

Opracowanie: Departament Gospodarki Nieruchomościami

Liczba wpływających skarg przekłada się również na liczbę wszczętych postępowań z tytułu odpowiedzialności zawodowej oraz orzekanych kar dyscyplinarnych.

Liczba wszczętych postępowań i wydanych decyzji o ukaraniu w stosunku do:	Wszczęte postępowania				Orzeczone kary dyscyplinarne			
	2008	2009	2010	wrzesień 2011	2008	2009	2010	wrzesień 2011
rzecznawców majątkowych	54	58	104	87	18	45	36	22
pośredników w obrocie nieruchomościami	66	85	139	68	43	108	60	35
zarządców nieruchomości	40	49	53	52	34	30	41	30
RAZEM	160	192	296	207	95	183	137	87

Opracowanie: Departament Gospodarki Nieruchomościami

Działania związane z założeniami projektu ustawy o odrębnej własności obiektów budowlanych

W Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad założeniami projektu ustawy o odrębnej własności obiektów budowlanych. 12 lipca 2010 r. Ministerstwo Infrastruktury przyjęło projekt założeń do ustawy o własności obiektów budowlanych. Projekt założeń został

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. W związku z podjętą przez Radę Ministrów decyzją o konieczności uzyskiwania zgody Prezesa Rady Ministrów na procedowanie dokumentów ujętych w Wykazie dokumentów procedowanych bezterminowo, Minister Infrastruktury zwrócił się do Prezesa Rady Ministrów z prośbą o wyrażenie zgody na dalsze prowadzenie prac związanych z projektem założeń projektu ustawy o odrębnej własności obiektów budowlanych. 24 marca 2011 r. Prezes Rady Ministrów udzielił zgody. Projekt założeń został poddany konsultacjom społecznym oraz 30 maja 2011 r. odbyła się konferencja uzgodnieniowa. Aktualnie prowadzona jest analiza uwag zgłoszonych w trakcie konferencji.

Projekt Założeń jest odpowiedzią Ministerstwa Infrastruktury na potrzeby zgłaszane przez podmioty zewnętrzne w zakresie stworzenia regulacji prawnych na potrzeby realizacji inwestycji budowlanych obejmujących budowę szczególnego rodzaju, wznoszone nad i pod powierzchnią gruntu, z zastrzeżeniem niezakłócania pierwotnej funkcji gruntu. Wprowadzenie nowego rodzaju prawa zwiększy możliwości inwestycyjne na terenach dotychczas postrzeganych jako nieatrakcyjne z powodu braku możliwości uzyskania przez inwestora silnego tytułu prawnego do nieruchomości. Istotą projektu jest zwiększenie możliwości inwestycyjnych zwłaszcza w centrach dużych miast, na terenach dotychczas postrzeganych jako nieatrakcyjne z powodu braku możliwości zabudowy, nad lub pod liniami kolejowymi, drogami publicznymi czy rzekami. Projektowana regulacja będzie pozwalała inwestorom na budowę specyficznych obiektów infrastruktury, jak np. mosty, estakady, tunele, parkingi podziemne. Na podstawie tej regulacji możliwa będzie realizacja takich inwestycji jak np. Nowe Centrum Łodzi, Muzeum Historii Polski (Zabudowa Trasy Łazienkowskiej w Warszawie), zagospodarowanie terenów między Dworcem Centralnym a Dworcem Zachodnim w Warszawie. Ponadto proponowana regulacja ma umożliwiać regulację stanów prawnych już istniejących obiektów budowlanych, spełniających powyższe kryteria.

Mieszkalnictwo

LEGISLACJA - BUDOWNICTWO SOCJALNE

projekty rządowe z inicjatywy MI:

Nowelizacja przepisów wykonawczych do ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych (Dz. U. Nr 251, poz. 1844, z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego trybu i terminów składania i rozpatrywania wniosku o udzielenie finansowego wsparcia na tworzenie lokali socjalnych i mieszkań chronionych, treści wniosku, kryteriów jego oceny, wzoru formularza rozliczenia udzielonego wsparcia oraz minimalnych wymagań w zakresie wyposażenia, jakie muszą spełniać pozyskane lokale mieszkalne (Dz. U. Nr 54, poz. 328) - wydane w porozumieniu z Ministrem Pracy i Polityki Społecznej

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2009 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie finansowego wsparcia na tworzenie lokali socjalnych i mieszkań chronionych (Dz. U. Nr 31, poz. 311) - wydane w porozumieniu z Ministrem Pracy i Polityki Społecznej

Ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o zmianie ustawy o finansowym wsparciu tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych oraz ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego (Dz. U. Nr 39, poz. 309)

Nowelizacja ustawy wprowadziła możliwość pozyskania przez gminy, przy pomocy finansowej z budżetu państwa, mieszkań komunalnych nie posiadających statusu lokali socjalnych, a także zwiększenie maksymalnego poziomu finansowego wsparcia, o jakie mogą ubiegać się wnioskodawcy (do 30-50 % kosztów przedsięwzięcia). Możliwy także jest zakup i refinansowanie kosztów zakupu lokali i całych budynków mieszkalnych (a nie tylko zakup poszczególnych lokali). Niezbędnym warunkiem wykorzystania przez gminy wsparcia na budowę mieszkań komunalnych niestanowiących lokali socjalnych jest równoległe utworzenie – bez wykorzystania środków Funduszu Dopłat – odpowiedniego zasobu lokali socjalnych. Pozostałe zmiany miały w większości charakter dostosowujący i porządkujący.

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lipca 2009 r.** w sprawie finansowego wsparcia na tworzenie lokali socjalnych, mieszkań chronionych i lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu gminy niestanowiących lokali socjalnych (Dz. U. Nr 120, poz. 1001, z późn. zm.) – wydane w porozumieniu z Ministrem Pracy i Polityki Społecznej

LEGISLACJA - BUDOWNICTWO SPOŁECZNE

projekty z inicjatywy MI:

Projekt założeń ustawy o zmianie ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego

Zgodnie z zaakceptowanym przez Sejm 4 marca 2011 r. materiałem pt. „Główne problemy, cele i kierunki programu wspierania rozwoju budownictwa mieszkaniowego do 2020 roku”, w Ministerstwie Infrastruktury opracowany został projekt założeń ustawy o zmianie ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego. Przewidywane kierunki zmian w zasadach realizacji programu obejmują między innymi weryfikację zasad adresowania programu wsparcia społecznego budownictwa czynszowego, instrumentów wsparcia programu, oraz kształtowania czynszów w zasobach TBS. Projekt założeń został zaakceptowany przez Kierownictwo resortu 1 czerwca 2011 r., następnie był przedmiotem konsultacji społecznych, a 1 września 2011 r. został skierowany do uzgodnień międzyresortowych.

Projekt założeń projektu ustawy o społecznych grupach mieszkaniowych

Stosownie do zaakceptowanego przez Sejm 4 marca 2011 r. materiału pt. „Główne problemy, cele i kierunki programu wspierania rozwoju budownictwa mieszkaniowego do

2020 roku”, w Ministerstwie Infrastruktury opracowany został projekt założeń ustawy o społecznych grupach mieszkaniowych. Celem proponowanej ustawy jest wprowadzenie nowej formuły realizacji inwestycji mieszkaniowych, zakładającej dochodzenie do własności mieszkania poprzez najem. Ustawa ma stanowić wsparcie dla osób o umiarkowanych dochodach w zaspokajaniu potrzeb mieszkaniowych po wygaszeniu programu „Rodzina na Swoim”. Projekt założeń został zaakceptowany przez Kierownictwo resortu 1 czerwca 2011 r., następnie był przedmiotem konsultacji społecznych, a 1 września 2011 r. został skierowany do uzgodnień międzyresortowych.

akty prawne uchwalone z inicjatywy parlamentarnej:

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego oraz ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych (Dz. U. Nr 201, poz. 1180)

Ustawa, uchwalona z przedłożenia poselskiego (grupa posłów KP PO), wprowadziła możliwość wyodrębniania na własność lokali mieszkalnych wybudowanych w zasobach towarzystw budownictwa społecznego i spółdzielni mieszkaniowych przy wykorzystaniu kredytu udzielonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego na podstawie wniosków złożonych do 30 września 2009 r. Przeniesienie własności lokalu mieszkalnego przez towarzystwo budownictwa społecznego może nastąpić wyłącznie na rzecz osoby fizycznej, będącej jednocześnie najemcą lokalu mieszkalnego i stroną umowy w sprawie partycypacji w kosztach budowy tego lokalu. Zaś decyzję o wyodrębnieniu na własność lokalu mieszkalnego podejmował będzie właściciel zasobu, a zatem zgromadzenie wspólników, walne zgromadzenie akcjonariuszy albo walne zgromadzenie. W przyjętym 4 lipca 2011 r. stanowisku, rząd zarekomendował poselski projekt ustawy do dalszych prac legislacyjnych przy uwzględnieniu zgłoszonych uwag.

FINANSOWE WSPARCIE RODZIN W NABYWANIU WŁASNEGO MIESZKANIA
projekty rządowe z inicjatywy MI:

Ustawa z dnia 15 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o finansowym wsparciu rodzin w nabywaniu własnego mieszkania oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 168, poz. 1006)

Zaproponowane w projekcie nowelizacji główne zmiany, o charakterze systemowym, przewidywały w wersji rządowej w szczególności:

- 1) zmniejszenie współczynnika kształtującego poziom limitu cenowo-kosztowego kwalifikującego nieruchomość do objęcia finansowym wsparciem z 1,4 do 1,1,
- 2) określenie maksymalnego wieku docelowego kredytobiorcy (tj. każdego z małżonków, osoby samotnie wychowującej co najmniej jedno dziecko) na poziomie 35 lat,
- 3) wyłączenie możliwości finansowania kredytem preferencyjnym transakcji mieszkaniowych realizowanych na wtórnym rynku nieruchomości,
- 4) przyjmowanie wniosków o kredyty preferencyjne do dnia 31 grudnia 2012 r.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

- 5) wprowadzenie ograniczeń dotyczących dysponowania kredytowaną nieruchomością oraz nabywania innych nieruchomości w okresie stosowania dopłat.

W trakcie prac sejmowych projekt rządowy uległ zmianie w wyniku poprawek zgłoszonych przez Komisję Infrastruktury. W szczególności:

- pozostawiono możliwość finansowania transakcji zawieranych na rynku wtórnym,
- zmniejszono współczynnik kształtujący poziom limitu cenowo-kosztowego kwalifikującego nieruchomości do objęcia finansowym wsparciem – 1,0 dla rynku pierwotnego i 0,8 dla rynku wtórnego,
- rozszerzono beneficjentów programu o jednoosobowe gospodarstwa domowe.

akty prawne uchwalone z inicjatywy parlamentarnej:

Ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o finansowym wsparciu rodzin w nabywaniu własnego mieszkania (Dz. U. nr 223, poz. 1465)

Przedłożony z inicjatywy poselskiej (druk sejmowy nr 480) projekt przewidywał:

- 1) poszerzenie katalogu beneficjentów finansowego wsparcia o bezdzietne osoby samotne oraz
- 2) podniesienie powierzchniowej podstawy wymiaru przysługującej dopłaty (tzw. powierzchni bazowej) z 50 m² do 75 m² w przypadku lokalu mieszkalnego i z 70 m² do 140 m² w przypadku domu jednorodzinnego.

Projekt w takim brzmieniu spotkał się ze sprzeciwem ze strony rządu – stanowisko rządu do druku nr 480 (przyjęte przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 24 czerwca 2009 r.) skierowane zostało do Sejmu w 3 lipca 2008 r. Ostatecznie uchwalona w 21 listopada 2008 r. nowelizacja umożliwiła:

- 1) zwiększenie z 1,3 do 1,4 współczynnika kształtującego poziom limitu cenowo-kosztowego kwalifikującego nieruchomości do objęcia finansowym wsparciem oraz
- 2) występowanie w roli strony umowy o kredyt preferencyjny dodatkowych kredytobiorców – członków rodziny docelowych kredytobiorców (zstępnych, wstępnych, rodzeństwa, ojczyma, macochy lub teściów) – jeżeli byłoby to koniecznym warunkiem udzielenia kredytu przez bank (brak zdolności kredytowej gospodarstwa domowego ubiegającego się o kredyt w związku z zaspokojeniem własnych potrzeb mieszkaniowych).

Nowelizacja ww. zakresie została poparta przez reprezentującego stanowisko rządu przedstawiciela Ministra Infrastruktury i przepisy weszły w życie z dniem 2 stycznia 2009 r.

TERMOMODERNIZACJA I REMONTY

projekty rządowe z inicjatywy MI:

Ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz.U. nr 223 poz. 1459)

Rządowy projekt ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów został przygotowany w wyniku decyzji kierownictwa resortu Infrastruktury o wznowieniu prac nad *projektem ustawy o wspieraniu remontów i termomodernizacji*, który był przedmiotem prac legislacyjnych podczas poprzedniej kadencji Sejmu. Na skutek skrócenia kadencji Sejmu prace legislacyjne nad tamtym projektem zostały przerwane.

Projekt ustawy w poprzednim kształcie wymagał wprowadzenia istotnych zmian z dwóch podstawowych powodów. Po pierwsze konieczne było uwzględnienie zmian w otoczeniu prawnym oraz konsekwencji zaniechania prac nad *rządowym projektem ustawy Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych*. Po drugie, niezbędne było uwzględnienie rozwiązań związanych z wyrokiem Wielkiej Izby Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (ETPCz) z dnia 19 czerwca 2006 roku w sprawie *Hutten-Czapska przeciwko Polsce* w części, w jakiej wyrok ten odnosił się do tzw. środka ogólnego, służącego załatwieniu spraw właścicieli budynków mieszkalnych znajdujących się w podobnej sytuacji co skarżąca, potocznie zwanych „kamienicznikami”.

W celu jak najszybszego przeprowadzenia procesu legislacyjnego, prace w tych dwóch obszarach były prowadzone równolegle. Rządowy projekt ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów, przesłany do Sejmu 4 marca 2008 r., uwzględniał wyłącznie wyniki prac w pierwszym z tych obszarów², natomiast pozostałe rozwiązania zostały przedłożone w formie rządowej autopoprawki do tego projektu, która została przesłana do Sejmu 3 lipca 2008 r. Przyjęcie takiego rozwiązania miało bezpośredni związek z terminarzem i przebiegiem działań mających na celu zawarcie ugody między skarżącą Marią Hutten-Czapską i Rządem RP w ramach wykonania wyroku Wielkiej Izby Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (ETPCz).

Ustawa stanowi ramy prawne programu wspierania termomodernizacji i remontów istniejących budynków mieszkalnych oraz lokalnych źródeł ciepła i sieci ciepłowniczych dostarczających ciepło do tych budynków. Podstawowym celem tego programu jest poprawa

² Wprowadzone zmiany dotyczyły w przeważającej części Funduszu Remontów i Termomodernizacji, co było związane z ustaniem przesłanek w postaci równoległego prowadzenia prac nad rządowym projektem ustawy zakładającej przekształcenie obecnie istniejącego Funduszu Termomodernizacji w państwowy fundusz celowy. Konieczne w związku z tym zmiany zostały oparte na zapisach *ustawy z dnia 18 grudnia 1998 r. o wspieraniu przedsięwzięć termomodernizacyjnych* (Dz. U. Nr 162, poz. 1121, z późn. zm.). Polegają one na ograniczonej do niezbędnego minimum modyfikacji zapisów dotyczących Funduszu Termomodernizacji, dostosowującej je do potrzeb wynikających z proponowanego poszerzenia zakresu przedsięwzięć wspieranych ze środków tego Funduszu.

Pozostałe z najistotniejszych zmian były wynikiem dążenia do znalezienia rozwiązań zapewniających dalszy pomyślny rozwój dobrze funkcjonującego programu termomodernizacji (w związku ze zgłaszanymi obawami co do ryzyka marginalizacji tego programu).

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

stanu technicznego istniejących zasobów mieszkaniowych. Konieczność interwencji publicznej w tym zakresie uzasadnia stale pogłębiająca się luka remontowa, powodująca przyspieszoną dekapitalizację budynków, co prowadzi do wzrostu poziomu niezaspokojonych potrzeb mieszkaniowych.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 marca 2009 r. w sprawie szczegółowego zakresu i form audytu energetycznego oraz części audytu remontowego, wzorów kart audytów, a także algorytmu oceny opłacalności przedsięwzięcia termomodernizacyjnego (Dz.U. nr 43, poz. 346)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 marca 2009 r. w sprawie szczegółowego sposobu weryfikacji audytu energetycznego i części audytu remontowego oraz szczegółowych warunków, jakie powinny spełniać podmioty, którym Bank Gospodarstwa Krajowego może zlecać wykonanie weryfikacji audytów (Dz.U. nr 43, poz. 347)

Ustawa z dnia 5 marca 2010 r. o zmianie ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz.U. nr 76, poz. 493)

Rozwiązania wprowadzone ustawą dotyczyły wyłącznie premii kompensacyjnej (wsparcie dla właścicieli budynków mieszkalnych objętych w przeszłości czynszem regulowanym). Wychodziły one na przeciw postulatom zgłaszanym przez osoby, które uzyskały odmowę kredytowania i nie mogły w związku z tym skorzystać z przysługującej im premii kompensacyjnej. Zmiany w istotny sposób poprawiły dostępność tej premii dla osób uprawnionych, uzupełniając oraz zmieniając dotychczasowe regulacje ustawowe dotyczące tej premii. Kluczowe znaczenie ma zniesienie obowiązku zaciągnięcia kredytu w banku kredytującym, jako warunku koniecznego do skorzystania z premii kompensacyjnej. Zgodnie z postulatami osób bezpośrednio zainteresowanych, premia ta nadal służy refinansowaniu kosztów przedsięwzięcia remontowego, albo remontu budynku jednorodzinnego, ale bez konieczności finansowania części lub całości tych kosztów z kredytu zaciągniętego w banku kredytującym, określonym w ustawie jako instytucja finansowa, ustawowo upoważniona do udzielania kredytów, która podpisze z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę określającą zasady współpracy. Ponadto, inwestor realizujący przedsięwzięcie remontowe bez korzystania z takiego kredytu i nie korzystający w związku z tym z premii remontowej, nie musi wykazywać wielkości uzyskiwanego w jego wyniku zmniejszenia zapotrzebowania na energię dostarczaną do budynku na potrzeby ogrzewania i podgrzewania wody użytkowej. W rezultacie, inwestor ten może albo od razu zrealizować większe przedsięwzięcie remontowe na wcześniejszych zasadach, korzystając z refinansowania zarówno w formie premii kompensacyjnej, jak i w formie premii remontowej, albo zrealizować mniejsze przedsięwzięcie, refinansowane w części lub w całości środkami z premii kompensacyjnej, zachowując jednocześnie prawo do realizacji kolejnych przedsięwzięć remontowych i korzystania z tego tytułu z premii remontowej na ogólnie obowiązujących zasadach.

REALIZACJA TZW. „DAWNYCH ZOBOWIĄZAŃ”

projekty rządowe z inicjatywy MI:

Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o zmianie ustawy z dnia 30 listopada 1995 roku o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych, udzielaniu premii gwarancyjnych oraz refundacji bankom wypłaconych premii gwarancyjnych (Dz. U. nr 30, poz. 190)

Zmiany wprowadzone tą ustawą znacznie rozszerzyły katalog wydatków mieszkaniowych, uprawniających do ubiegania się właścicieli książeczek mieszkaniowych wystawionych do 23 października 1990 r. o premię gwarancyjną. Prawo do premii gwarancyjnych otrzymali posiadacze książeczek mieszkaniowych likwidowanych w związku z przekształceniem lokalu spółdzielczego z własnościowego w odrębną własność, remontem domu lub mieszkania polegającym na wymianie okien, instalacji gazowej lub elektrycznej, wpłatą na fundusz remontowy wspólnoty lub spółdzielni mieszkaniowej, spłaty tzw. starych spółdzielczych kredytów mieszkaniowych, także w sytuacji spłaty zadłużenia przed wejściem w życie ustawy, oraz wniesienia wkładu własnego związanego z kredytem mieszkaniowym.

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2009 r.** w sprawie harmonogramu realizacji uprawnień do premii gwarancyjnych w związku z remontem lokalu mieszkalnego (Dz. U. nr 43, poz. 345)

- **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r.** w sprawie umorzeń zadłużenia z tytułu przejściowego wykupienia odsetek ok. kredytów mieszkaniowych (Dz. U. z 2009 r. Nr 226, poz. 1815)

- **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2010 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie rozliczeń z bankami z tytułu przejściowego wykupienia ze środków budżetu państwa odsetek od kredytów mieszkaniowych (Dz. U. z 2010 r. Nr 259, poz. 1762)

akty prawne uchwalone z inicjatywy parlamentarnej:

Ustawa z dnia 5 grudnia 2008 r. o zmianie ustawy o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych, udzielaniu premii gwarancyjnych oraz refundacji bankom wypłaconych premii gwarancyjnych (Dz. U. Nr 237, poz. 1650).

Przedłożony z inicjatywy poselskiej (druk sejmowy nr 1375) projekt wprowadził zmianę polegającą na wydłużeniu o 4 lata, tj. do końca 2012 r., terminu całkowitej spłaty, na preferencyjnych warunkach, zadłużenia z tytułu kredytów mieszkaniowych. Jest to kolejne przedłużenie terminu, w którym kredytobiorca ma możliwość skorzystania ze spłaty zadłużenia na preferencyjnych warunkach. Wprowadzony ww. ustawą przepis obowiązujący od 1 stycznia 1996 roku był przedłużany w kolejnych zmianach ustawy i obowiązywał do 31 grudnia 2008 roku.

Ustawa z dnia 2 grudnia 2009 r. o zmianie ustawy o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych, udzielaniu premii gwarancyjnych oraz refundacji bankom wypłaconych premii gwarancyjnych (Dz. U. Nr 222, poz. 1752).

Przedłożony z inicjatywy poselskiej (druk sejmowy nr 2065) projekt wprowadził niezwykle korzystne zmiany dla tych kredytobiorców, członków spółdzielni mieszkaniowych, którzy do końca 2012 roku podejmą decyzję o spłacie zadłużenia na preferencyjnych warunkach określonych w art. 10 ust. 1 pkt 5 i art. 11 ust 6 ustawy. Dla tych kredytobiorców ustawa wprowadza zmniejszenie o 50% zadłużenia z tytułu odsetek skapitalizowanych i umorzenie o 50% odsetek przejściowo wykupionych przez budżet państwa, stanowiących podstawę do zastosowania tych przepisów. Ww. regulacja obowiązuje do 31 grudnia 2012 r.

OCHRONA PRAW LOKATORÓW **projekty rządowe z inicjatywy MI:**

Ustawa z dnia 17 grudnia 2009 r. o zmianie ustawy o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i zmianie Kodeksu cywilnego oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2010 r. Nr 3, poz. 13)

Celem nowelizacji było pobudzenie rynku wynajmu lokali mieszkalnych, poprzez zdefiniowanie najmu okazjonalnego i wyłączenie go spod reżymu większości przepisów *ustawy o ochronie praw lokatorów (...)* oraz eliminowanie „czarnego rynku” najmu lokali, co skutkować ma zwiększeniem dochodów budżetu z tytułu podatku od wynajmu nieruchomości mieszkalnych.

Ustawa dotyczy dwóch kwestii:

1) uzupełnienia ustawy o ochronie praw lokatorów o przepisy dotyczące najmu okazjonalnego lokalu

W *ustawie o ochronie praw lokatorów (...)*, dodany rozdział 2a „Najem okazjonalny lokalu” ma zastosowanie do lokali mieszkalnych których właścicielami są osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej w zakresie wynajmowania lokali. Oddawanie do używania takiego lokalu następuje na podstawie umowy o najem okazjonalny lokalu, zawieranej na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat. Obowiązkowymi załącznikami do umowy (określonymi przez ustawę) są:

- oświadczenie najemcy, w formie aktu notarialnego, o poddaniu się egzekucji i zobowiązaniu się do opróżnienia i wydania lokalu używanego na podstawie umowy o najem okazjonalny lokalu,
- wskazanie przez najemcę lokalu, do którego ma być przeprowadzona eksmisja,
- oświadczenie właściciela lokalu lub osoby posiadającej tytułu prawny do lokalu o wyrażeniu zgody na zamieszkanie najemcy i osób z nim zamieszkujących w lokalu wskazanym w oświadczeniu. Na żądanie wynajmującego należy załączyć oświadczenie z podpisem notarialnie poświadczonym.

W przypadku najmu okazjonalnego złożone w formie aktu notarialnego oświadczenie najemcy o poddaniu się egzekucji obowiązku opróżnienia lokalu traktowane jest jako tytuł egzekucyjny, po nadaniu przez sąd klauzuli wykonalności. Fakt zawarcia umowy o najem okazjonalny lokalu właściciel obowiązany będzie zgłosić naczelnikowi urzędu skarbowego właściwemu ze względu na miejsce zamieszkania właściciela, pod rygorem wyłączenia przepisów specjalnych dla najmu okazjonalnego lokalu na rzecz pełnej regulacji ochrony praw lokatorów. Zasady dokonywania podwyżek czynszu następować będą wyłącznie w oparciu o postanowienia umowy.

Po wygaśnięciu lub rozwiązaniu umowy najemca oraz osoby z nim zamieszkujące będą obowiązane do opróżnienia lokalu. W razie braku dobrowolnego opuszczenia lokalu, właściciel będzie musiał doręczyć najemcy żądanie opróżnienia lokalu sporządzone na piśmie opatrzonym urzędowo poświadczonym podpisem właściciela. Jednym z obligatoryjnych punktów żądania będzie wskazanie dla najemcy terminu (nie krótszego niż siedem dni) do opróżnienia lokalu. W przypadku bezskutecznego upływu terminu, właściciel będzie składał do sądu wnioski o nadanie klauzuli wykonalności tytułowi egzekucyjnemu (złożone w formie aktu notarialnego oświadczenie najemcy o poddaniu się egzekucji obowiązku opróżnienia lokalu). Regulacja ta wraz z proponowaną zmianą w Kpc polegającą na wyłączeniu wobec osób, które utraciły tytuł prawny do lokalu wynajmowanego na podstawie umowy o najem okazjonalny lokalu, uprawnienia do otrzymania pomieszczenia tymczasowego, ułatwi przeprowadzanie eksmisji.

2) zmiany w zakresie opodatkowania przychodów z tytułu najmu

Zmiana w zakresie opodatkowania przychodów z tytułu najmu dotyczyła podatku ryczałtowego od przychodów z tytułu najmu lokali mieszkalnych osiąganych przez osoby fizyczne, znosząc limit kwotowy 4000 euro, powyżej którego stosowana jest wyższa (20%) stawka podatku. Zniesienie limitu 4000 euro i pozostawienie jednej stawki na obecnie obowiązującym poziomie 8,5% uprościła formułę stosowania zryczałtowanego podatku dochodowego, w niektórych przypadkach skutkowało również obniżeniem wymiaru podatku.

Ustawa weszła w życie 28 stycznia 2010 r., z wyjątkiem przepisu art. 3 wprowadzającego jednolitą stawkę zryczałtowanego podatku dochodowego od osób fizycznych, który obowiązuje od 1 stycznia 2010 r.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego, rekomendowany przez Komitet Rady Ministrów w dniu 9 czerwca 2011 r. Zgodnie z decyzją Prezesa Rady Ministrów podjętej w dniu 27 czerwca 2011 r. projekt ustawy został zwrócony Ministrowi Infrastruktury.

Projekt został przygotowany stosownie do zaakceptowanego przez Sejm 4 marca 2011 r. materiału pt. „Główne problemy, cele i kierunki programu wspierania rozwoju budownictwa mieszkaniowego do 2020 roku”.

Celem proponowanej nowelizacji jest rozwiązanie poważnego problemu społecznego, jakim jest niski stopień zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych osób realnie najuboższych wynikający z małej elastyczności w gospodarowaniu publicznym zasobem mieszkaniowym, deficytu lokali w zasobie i ograniczonych możliwości adekwatnego do potrzeb zaadresowania wsparcia.

Poprawa obecnego stanu rzeczy wymaga ograniczenia barier i stworzenia elastyczniejszych instrumentów regulacyjnych, które umożliwiłyby gminom racjonalne gospodarowanie posiadanym zasobem mieszkaniowym, efektywniejsze kierowanie wsparcia finansowego do osób najbardziej potrzebujących, większą rotację lokatorów i zmniejszenie kolejek osób oczekujących na przydział mieszkania.

W projekcie proponuje się:

1. zmianę definicji mieszkaniowego zasobu gminy i publicznego zasobu mieszkaniowego, polegającą na ograniczeniu zakresu definicji takich zasobów wyłącznie do lokali stanowiących własność oraz pozostających w posiadaniu samoistnym,
2. umożliwienie gminie i innym jednostkom samorządu terytorialnego zawierania umów najmu lokali mieszkalnych na czas oznaczony, umowy te mogłyby być przedłużane przy uwzględnieniu aktualnej sytuacji materialnej i rodzinnej,
3. wprowadzenie zasady, że bazowa stawka czynszu w publicznym zasobie mieszkaniowym powinna pokrywać co najmniej koszty utrzymania nieruchomości, przy czym od tak ukształtowanej stawki bazowej będzie możliwe dokonywanie odstępstw i stosowanie obniżek czynszu w oparciu o przyjęte kryteria, w tym kryterium dochodowe, jak ma to już miejsce w części gmin,
4. oddanie do wyłącznej właściwości sądu orzekania o uprawnieniach do otrzymania lokalu socjalnego, co oznacza rezygnację z katalogu osób uprzywilejowanych, którym sąd ma obowiązek przyznać prawo do lokalu socjalnego bez względu na sytuację materialną,
5. wprowadzenie w odniesieniu do lokali wchodzących w skład publicznego zasobu mieszkaniowego rozwiązań szczególnych w stosunku do przepisów Kodeksu cywilnego dotyczących wstąpienia w najem po śmierci najemcy, co oznacza przyznanie właścicielowi uprawnienia do badania sytuacji majątkowej osób, które pozostały w lokalu po śmierci dotychczasowego najemcy, a także możliwość zaproponowania osobie uprawnionej do zawarcia nowej umowy najmu lokalu wchodzącego w skład publicznego zasobu mieszkaniowego, najmu innego mieszkania, spełniającego kryteria lokalu zamiennego.

Proponowane zmiany legislacyjne w pełni respektują zasadę ochrony praw nabytych wynikających z umów najmu zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanych przepisów.

akty prawne uchwalone z inicjatywy parlamentarnej:

Ustawa z dnia 31 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego oraz ustawy – Kodeks postępowania cywilnego

Przyjęta przez Sejm RP 31 sierpnia 2011 r. ww. ustawa stanowi realizację wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 4 listopada 2010 r., o sygnaturze K 19/06, jak również postanowienia sygnalizacyjnego Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 marca 2008 r., sygn. akt S 2/08.

W wyroku tym TK stwierdził niezgodność art. 1046 § 4 Kodeksu postępowania cywilnego z Konstytucją RP. W uzasadnieniu powołanego wyroku Trybunał m.in. wskazał, że niezbędne jest precyzyjne, jasne uregulowanie praw i obowiązków związanych z zapewnieniem osobie eksmitowanej, niemającej przyznanego prawa do lokalu socjalnego lub zamiennego, pomieszczenia, do którego ma nastąpić przekwaterowanie. Ponadto zdaniem Trybunału, ustawodawca powinien rozważyć dopuszczalność wskazywania pomieszczeń zlokalizowanych w schroniskach czy noclegowniach, zwłaszcza w razie orzeczenia nakazu opróżnienia lokalu mieszkalnego z powodu znęcania się nad rodziną.

W postanowieniu sygnalizacyjnym z 4 marca 2008 r., Trybunał zasygnalizował potrzebę podjęcia inicjatywy ustawodawczej w celu jasnego określenia w ustawie z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2005 r. Nr 31, poz. 266, z późn. zm.), obowiązków gminy związanych ze wskazaniem tymczasowego pomieszczenia, o którym mowa w art. 1046 § 4 k.p.c., w szczególności okresu najmu pomieszczenia tymczasowego, sposobu postępowania po upływie okresu najmu pomieszczenia tymczasowego, odpowiedzialności gminy za niewskazanie pomieszczenia tymczasowego, odpowiedzialności zajmującego pomieszczenie tymczasowe za zaległości w opłatach za korzystanie z pomieszczenia tymczasowego.

Nowelizacja ustawy o ochronie praw lokatorów , która stanowi realizację ww. orzeczeń T.K., przede wszystkim wprowadza definicję „pomieszczeń tymczasowych”, a ponadto określa obowiązki gmin w zakresie tworzenia i wynajmowania takich pomieszczeń osobom uprawnionym. Jednocześnie sprecyzowane zostały prawa i obowiązki stron umowy najmu tymczasowego pomieszczenia. Przedmiotowy akt prawny przewiduje także zwiększoną ochronę lokatorów dotkniętych przemocą w rodzinie.

Ustawa z dnia 31 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego oraz ustawy – Kodeks postępowania cywilnego wchodzi w życie z dniem 16 listopada 2011 r.

SPÓŁDZIELNIE MIESZKANIOWE

projekty rządowe z inicjatywy MI:

Ustawa z dnia 18 grudnia 2009 r. o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 223, poz. 1779).

Projekt nowelizacji przewidywał w wersji rządowej w szczególności:

- dostosowanie obowiązujących regulacji prawnych do zaleceń wynikających z orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 17 grudnia 2008 r., sygn. akt P 16/08, w tym w szczególności określenie warunków finansowych zawierania umów przeniesienia własności lokali z członkami posiadającymi spółdzielcze prawa do lokali, jak i z osobami niebędącymi członkami, którym przysługuje spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu;
- wprowadzenie regulacji nakazującej zawieranie umowy o ustanowienie spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu w formie pisemnej pod rygorem nieważności,
- wprowadzenie regulacji uznającej czynności prawne, w wyniku których nastąpiło ustanowienie spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu, bez zachowania formy aktu notarialnego, dokonane po dniu 31 lipca 2007 r. za ważne,
- przedłużenie do 31 grudnia 2012 r. oraz poszerzenie zakresu możliwości przekształcania spółdzielczego lokatorskiego prawa do lokalu na spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu.

W trakcie prac sejmowych projekt rządowy uległ zmianie, w szczególności:

- zmiana zaproponowanych w projekcie rządowym warunków finansowych nabywania własności lokali polegająca na przyjęciu rozwiązania, że osoby uprawnione będą mogły nabyć własność mieszkania po wystąpieniu do zarządu spółdzielni z takim żądaniem i dokonaniu spłaty przypadającej na ich lokal części zobowiązań spółdzielni związanych z budową, w tym w szczególności odpowiedniej części zadłużenia kredytowego spółdzielni wraz z odsetkami. Gdy spółdzielnia skorzystała z pomocy uzyskanej ze środków publicznych lub z innych środków, członek posiadający spółdzielcze lokatorskie prawo do lokalu mieszkalnego będzie musiał dodatkowo spłacić przypadającą na lokal część umorzenia kredytu w kwocie podlegającej odprowadzeniu przez spółdzielnię do budżetu państwa. Warunkiem koniecznym jest również niezaleganie przez osoby uprawnione z opłatami eksploatacyjnymi,
- wszystkie wnioski o przekształcenie praw do lokali złożone do 29 grudnia 2009 r. powinny być zrealizowane w terminie do 30 czerwca 2010 r.

Ustawa z dnia 18 grudnia 2009 r. weszła w życie 30 grudnia 2009 r.

akty prawne uchwalone z inicjatywy parlamentarnej:

Ustawa z dnia 24 września 2009 r. o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych (Dz. U. Nr 202, poz. 1550)

Przedłożony z inicjatywy senackiej (druk sejmowy nr 2260) projekt przewidywał znówelizowanie przepisów dotyczących terminów powiadamiania przez spółdzielnie o zmianie wysokości opłat. Celem projektowanej nowelizacji było wykonanie obowiązku dostosowania systemu prawa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 17 maja 2007 r. sygn. akt K 33/05.

W stanowisku z dnia 22 września 2009 r. Rząd pozytywnie zaopiniował przedmiotowy projekt z zastrzeżeniem konieczności uzupełnienia uzasadnienia projektu ustawy o precyzyjne omówienie przesłanek leżących u podstaw zastosowania otwartego katalogu opłat niezależnych w ustawie o spółdzielniach mieszkaniowych, w kontekście katalogu zamkniętego występującego w ustawie o ochronie praw lokatorów.

Ustawa weszła w życie z dniem 16 grudnia 2009 r.

USUWANIE SKUTKÓW POWODZI

projekty rządowe:

Ustawa z dnia 24 czerwca 2010 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z 2010 r. (Dz. U. Nr 123, poz. 835, z późn. zm.)

Ustawa wprowadzała zmiany związane z programami wsparcia realizowanymi na podstawie ustaw pozostających we właściwościach Ministra Infrastruktury. Propozycje zmian poszerzające zakres pomocy oferowanej osobom dotkniętym powodzią zostały w tym zakresie wprowadzone do projektu rządowego z inicjatywy MI.

Najważniejsze zmiany wprowadzone do ustawy z dnia 30 listopada 1995 roku o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych, udzielaniu premii gwarancyjnych oraz refundacji bankom wypłaconych premii gwarancyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 119, poz. 1115 ze zm.):

- dodatkowe zawieszenie na okres 1 roku spłat zadłużenia z tytułu kredytów mieszkaniowych, bez względu na wysokość miesięcznego dochodu gospodarstwa domowego kredytobiorcy. Zawieszenie odbywa się na wniosek kredytobiorcy, którego mieszkanie (dom jednorodzinny) zostało uszkodzone lub zniszczone w wyniku powodzi, która miała miejsce w maju i czerwcu 2010 r.
- uproszczenie procedury wypłaty premii gwarancyjnej z tytułu likwidacji książeczki mieszkaniowej. Jeżeli premia dotyczy remontów zniszczonych w wyniku powodzi budynków mieszkalnych wielorodzinnych, domów jednorodzinnych lub mieszkań, wypłata jej następuje bezpośrednio po poniesieniu wydatków, niezależnie od roku założenia książeczki (czyli poza harmonogramem).

Ustawa przewiduje szczególne rozwiązania w odniesieniu do przedsięwzięć związanych z tworzeniem na podstawie *ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych* (Dz. U. Nr 251, poz. 1844, z późn. zm.) zasobu lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu gminy niestanowiących lokali socjalnych, jeżeli lokale te zostaną przeznaczone do wynajęcia osobom, które na skutek powodzi utraciły lokal lub budynek mieszkalny. W szczególności w stosunku do tego typu przedsięwzięć wyłączony został obowiązek równoległego wydzielenia z mieszkaniowego zasobu gminy odpowiedniego zasobu lokali socjalnych. Ustawa przewiduje także podwyższenie o 10 pkt procentowych maksymalnego poziomu finansowego wsparcia w przypadku, gdy utworzone lokale zostaną przeznaczone dla osób, które w wyniku powodzi utraciły dach nad głową. Szczególne rozwiązania mają zastosowanie

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

do wniosków o finansowe wsparcie składanych przez gminy w Banku Gospodarstwa Krajowego w II półroczu 2010 roku oraz w 2011 roku.

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 sierpnia 2010 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie finansowego wsparcia na tworzenie lokali socjalnych, mieszkań chronionych i lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu gminy niestanowiących lokali socjalnych (Dz. U. Nr. 141, poz. 949), wydane w porozumieniu z Ministrem Pracy i Polityki Społecznej

Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi (Dz. U. Nr 234, poz. 1385)

Ustawa przenosi interwencyjne rozwiązania dotyczące przedsięwzięć polegających na tworzeniu lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu gminy niestanowiących lokali socjalnych, obowiązujących w latach 2010-2011, do rozwiązań systemowych. W przypadku wystąpienia w przyszłości powodzi o rozmiarach powodujących konieczność zastosowania szczególnych rozwiązań, Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia m.in. wykaz gmin dotkniętych skutkami powodzi, rodzaje stosowanych rozwiązań i okres, w którym te rozwiązania będą mogły być stosowane.

PROGRAMY WSPARCIA MIESZKALNICTWA W LATACH 2008-2011

Program finansowego wsparcia budownictwa socjalnego w latach 2008-2011 (wg stanu na 4 listopada 2011r.)

	2008	2009	2010	2011		Suma
				Edycja wiosenna	Edycja jesienna	
Dotacja z budżetu państwa (w tys. zł)	48 224*	45 000	40 000	80 000		213 224
Liczba lokali mieszkalnych	2 032	1 403	1 382	840	934**	6591
Liczba miejsc w noclegowniach i domach dla bezdomnych	206	32	252	96	50**	636

*) środki dotacji budżetowej na 2008 r. w kwocie 25 000 tys. zł uzupełnione o środki pochodzące z Funduszu Hipotecznego oraz środki Funduszu Dopłat niewykorzystane w latach poprzednich.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

**) dane wstępne BGK. Oficjalne dane dot. jesiennej edycji składania wniosków, zgodnie z § 6 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lipca 2009 r. w sprawie finansowego wsparcia na tworzenie lokali socjalnych, mieszkań chronionych i lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu gminy niestanowiących lokali socjalnych (Dz. U. Nr 120, poz. 1001, z późn. zm), Bank Gospodarstwa Krajowego ogłosi w Biuletynie Informacji Publicznej do 31 grudnia br.

Funduszu Termomodernizacji i Remontów (do 2009 r. – Funduszu Termomodernizacji) w latach 2008-2011

	2008	2009	2010	2011*	Ogółem 2008-2011*
Dotacja budżetowa do Funduszu Termomodernizacji i Remontów (mln zł)**	270,0	109,3	0***	200,0	579,3
Liczba przyznanych premii termomodernizacyjnych	2 759	3 267	2 823	2 997	11 846
Kwota przyznanych premii termomodernizacyjnych (mln zł)	170,0	193,6	133,4	142,8	639,8
Liczba przyznanych premii remontowych	-	65	520	436	1021
Kwota wypłaconych premii remontowych (mln zł)	-	0,3	5,9	21,5	27,7
Liczba przyznanych premii kompensacyjnych	-	0	26	49	75
Kwota przyznanych premii kompensacyjnych (mln zł)	-	0	2,6	7,7	10,3

*) dane za III kwartały

**) według ustawy budżetowej na 2011 rok

***) w 2010 r. program był realizowany pomimo braku dofinansowania budżetowego. Premie były przyznawane i wypłacane w ramach oszczędności wygenerowanych w Funduszu w poprzednich okresach.

Program „Rodzina na swoim” w latach 2008-2011

	2008	2009	2010	2011*	Ogółem 2008-2011*
Dotacja budżetowa do Funduszu Dopłat z przeznaczeniem na program Rodzina na swoim (mln zł)**	0	60,0	255,0	437,1	752,1
Liczba udzielonych kredytów	6 645	30 882	43 210	45 499	126 236
Kwota udzielonych kredytów (mln zł)	852,8	5 417,6	8 074,3	9 239,0	23 583,7

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

*) dane za dzień 31 października 2011 r.

**) według ustawy budżetowej na 2011 rok

Refundacja premii gwarancyjnych i kredytów mieszkaniowych tzw. „starego portfela” w latach 2008-2011

Lp.	Wyszczególnienie	2008	2009	2010	2011*)	Razem lata 2008-2011
1.	Dotacje budżetowe (w mln zł) (2+4)	498,8	550,0	567,2	650,0	2.266,0
2.	Refundacja premii gwarancyjnych (w mln zł)	346,7	402,5	428,8	520,0*)	1.698,0
3.	Liczba zlikwidowanych książeczek mieszkaniowych (w szt.)	54.904	46.055	41.232	28.767**)	170.958
4.	Wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych (w mln zł)	152,1	147,5	138,4	130,0*)	568,0
5.	Liczba oddłużonych lokali (w szt.)	7.445	9.423	13.668	5.958**)	36.494

*) plan wg ustawy budżetowej na 2011 r.

**) dane za trzy kwartały 2011 r.

OKREŚLENIE ŚREDNIOOKRESOWEJ KONCEPCJI WSPARCIA MIESZKALNICTWA

Dokument pt. „Główne problemy, cele i kierunki programu wspierania rozwoju budownictwa mieszkaniowego do 2020 roku” został przyjęty przez Radę Ministrów 30 listopada 2010 roku. Powyższy materiał jest pierwszą od 1999 roku udaną próbą kompleksowego ujęcia zagadnień mieszkaniowych w samodzielnym dokumencie, ze wskazaniem podstawowych problemów, celów i kierunków zmian oraz konkretnych instrumentów polityki mieszkaniowej państwa. W materiale zidentyfikowano obszary interwencji państwa oraz wskazano potencjalne możliwości działania w ramach wyodrębnionych i precyzyjnie zaadresowanych segmentów budownictwa mieszkaniowego (budownictwo socjalne, budownictwo społeczne oraz budownictwo własnościowe). Wskazano także obszary uzupełniające instrumenty nakierowane na powyższe segmenty, w tym działania mające na celu poprawę stanu technicznego istniejących zasobów oraz koncepcję zmian regulacyjnych w obszarze rynku najmu, systemu dodatków mieszkaniowych, rynkowego finansowania sektora mieszkaniowego, zasad gospodarowania publicznym zasobem mieszkaniowym oraz zasad gospodarowania zasobami towarzystw budownictwa społecznego.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Transport drogowy

Zakończenie negocjacji i zawarcie 10 listopada 2009 roku umowy pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych S.A. w sprawie produkcji blankietów dokumentów komunikacyjnych.

Wynikiem podpisania ww. umowy było także:

Zawarcie 6 stycznia 2010 r. Porozumienia uchylającego Porozumienie z dnia 28 lutego 2007 r. zawartego pomiędzy Ministrem Transportu a Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie współpracy przy integracji i eksploatacji systemów teleinformatycznych centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców oraz systemów do centralnej personalizacji dowodów rejestracyjnych i centralnej personalizacji praw jazdy pomiędzy Ministrem Infrastruktury reprezentowanym przez Pana Tadeusza Jarmuziewicza Sekretarza Stanu MI a Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji reprezentowanym przez Pana Witolda Drożdża Podsekretarza Stanu MSWiA.

Głównym powodem uchylenia wcześniejszego porozumienia było skorygowanie działań w wyniku przeprowadzonego audytu, wobec braku odpowiedzialności Ministra Infrastruktury za systemy teleinformatyczne rejestracji i wydawania uprawnień do kierowania, należące do właściwych organów na mocy ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Do czasu uchylenia ww. Porozumienia, MI miało znaczący udział w przygotowaniu masowego wdrożenia rozwiązania ADSxP, pozwalającego połączyć proces rejestracji z CEP.

Wydanie zarządzenia nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2010 r. uchylającego zarządzenie w sprawie powołania Zespołu Programowego do spraw Eksploatacji i Modernizacji systemu POJAZD oraz systemu KIEROWCA (Dz. Urz. MI Nr 4, poz. 10).

Prowadzenie z sukcesem współpracy międzynarodowej z administracjami państw członkowskich w sprawach rejestracji pojazdów:

Organizacja w maju 2011 roku przez Polskę dorocznej Konferencji Stowarzyszenia EReg będąca konsekwencją aktywnego udziału w działalności Stowarzyszenia Europejskich Administracji w sprawach Rejestracji Pojazdów i Praw Jazdy (Association of European Vehicle & Driver Registration Authorities EReg) oraz na arenie międzynarodowej, z udziałem przedstawicieli większości państw członkowskich UE.

Określenie podstaw formalno-prawnych dla uruchomienia procesu obsługi drogą elektroniczną wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz rejestracji/wyrejestrowania pojazdu.

W tym zakresie przekazane zostały do opublikowania w Repozytorium wzorów na ePUAP (MSWiA) schematy wzoru wniosku elektronicznego o wydanie prawa jazdy oraz przygotowane zostały i przekazane do tego repozytorium wzory wniosku

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

o rejestrację pojazdu, wniosku o czasową rejestrację pojazdu oraz wniosku o wyrejestrowanie pojazdu.

Udział w pracach związanych z przygotowaniem i wdrożeniem do polskiego porządku prawnego następujących umów:

1. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) – Dz. U. z 2009 r. Nr 27, poz. 162 – tekst obowiązujący od 01.07.2009 r. do 30.06.2011 r.
2. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) – Dz. U. z 2011 r. Nr 110, poz. 641 – tekst obowiązujący od 01.07.2011 r. do 30.06.2013 r.

Protokół do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie 5 lipca 1978 r. – 27 października 2010 r. został podpisany przez Prezydenta RP dokument ratyfikacyjny ww. Protokołu. Ratyfikacja Protokołu ułatwia procedury związane z określeniem odpowiedzialności przewoźników za całkowitą lub częściową utratę towarów. Gwarantuje odpowiedni sposób zabezpieczenia interesów stron umowy o przewozie drogowym ładunków w zakresie ubezpieczenia przewożonego towaru.

Współpraca dwustronna w dziedzinie przewozów drogowych

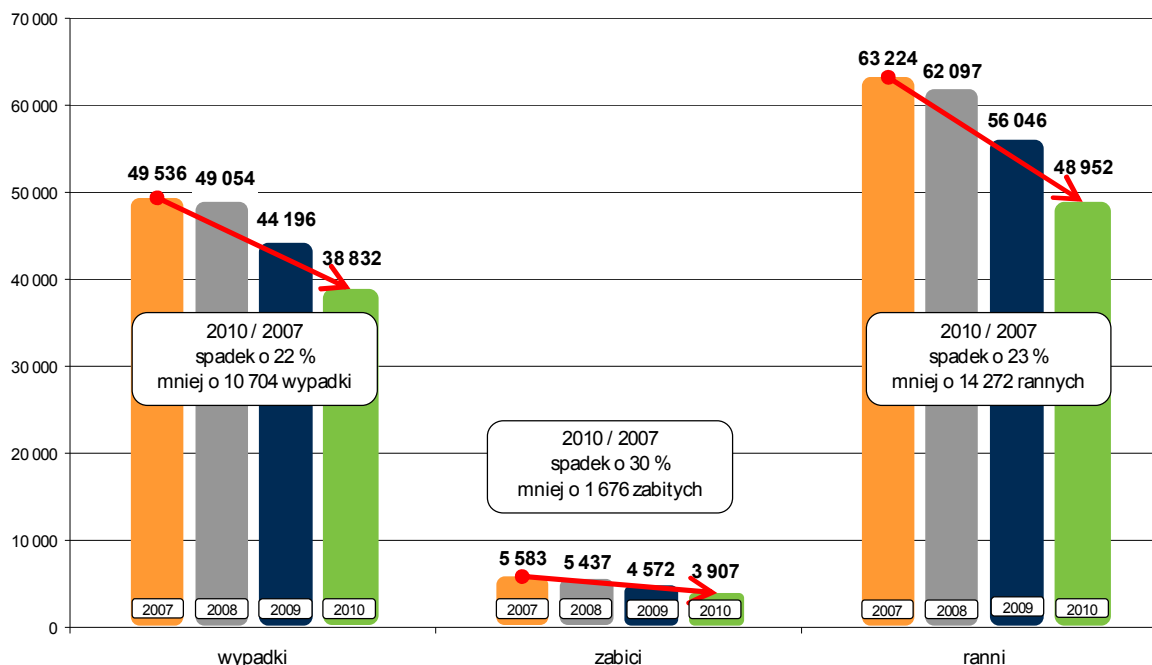
Stronie polskiej pomimo trudnej, kryzysowej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych, udało się wynegocjować ze wszystkimi zainteresowanymi krajami kontyngenty zezwoleń, w wielkości zapewniającej polskim przewoźnikom aktywną działalność. W wyniku podejmowanych działań Polska na 2010 rok uzyskała np. 25 tys. zezwoleń rosyjskich na przewozy do/z krajów trzecich, umożliwiających wykonywanie przewozów pomiędzy Federacją Rosyjską a Europą Zachodnią oraz wystarczającą ilość zezwoleń na przewozy z Białorusią i Ukrainą. Podkreślenia wymaga fakt, iż relacje te znajdują się w sferze żywotnego zainteresowania polskich przewoźników.

W roku 2011 stronie polskiej udało się zwiększyć ilość zezwoleń rosyjskich i białoruskich oraz utrzymać wysoki kontyngent zezwoleń ukraińskich, co pozwoliło przewoźnikom zachować pozycję na rynkach transportowych, szczególnie w zakresie przewozów Wschód – Zachód.

Przygotowanie oraz aktualizacja katalogu pytań testowych stosowanych na egzaminie przeprowadzanym dla kandydatów mających wykonywać przewóz drogowy pojazdami, w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C lub C+E oraz D1, D1+E, D lub D+E.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Wypadki drogowe w Polsce i ich ofiary w latach 2007 - 2010



Międzyresortowym organem pomocniczym Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, powołanym na mocy ustawy *Prawo o ruchu drogowym* jest **Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**. Jej misją jest kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo na drogach i szanującego prawa innych. Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy ds. transportu. Jednostką wykonawczą Rady jest Sekretariat.

Stała tendencja spadkowa trzech najważniejszych wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego - liczby wypadków i ich ofiar: zabitych i rannych, była możliwa dzięki działaniom z obszaru edukacji, promocji bezpiecznych zachowań oraz informacji. Dla poprawy bezpieczeństwa na drogach udało się zgromadzić rzeszę partnerów i sojuszników z różnych instytucji i organizacji: rządowych, samorządowych, pozarządowych, biznesowych.

Najważniejsze rezultaty działań na rzecz BRD to:

mniej liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku; wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze; zmniejszenie kosztów zdarzeń drogowych; aktywizacja samorządów oraz budowa szerokiej społeczności BRD.

Dzięki pozyskanym z Banku Światowego i Europejskiego Banku Inwestycyjnego funduszom, w latach 2005 – 2010 wdrożono **Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych**. Cztery edycje obejmowały lata: 2005, 2006/2007, 2008/2009 oraz 2010.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Zrealizowano łącznie 397 inwestycji. Nakłady inwestycyjne wyniosły ponad 468 mln zł. Efekty:

- I edycji Programu (49 inwestycji)
spadek liczby: wypadków o 60,6%, ofiar śmiertelnych o 91,7%, rannych o 68,7%, a kolizji o 38,1%.
- II edycji Programu (156 inwestycji)
spadek liczby: wypadków o 68,9%, ofiar śmiertelnych o 88,9%, rannych o 73,4%, kolizji o 44,3%.
- III edycji Programu (163 inwestycje)
spadek liczby: wypadków o 74,4%, ofiar śmiertelnych o 86,2%, rannych o 71,7%, kolizji o 64,4%.
- IV edycja – w podsumowaniu.

Do tej pory jako modelowy przykład rozwiązania infrastrukturalnego służy pilotażowy projekt **Miasteczko Holenderskie w Puławach**, zrealizowany w 2008 r. w ramach Memorandum of Understanding z Ministerstwem Transportu Holandii. Projekt dotyczył przebudowy układu komunikacyjnego z zastosowaniem środków uspokojenia ruchu, celem stworzenia rozwiązania referencyjnego dla reszty kraju.



Pod wspólnym hasłem **Włącz myślenie** przeprowadzono kilka ogólnopolskich kampanii społecznych, wykorzystując przemawiające do wyobraźni kierowców przykłady nieodwracalnych, tragicznych skutków niewłaściwych zachowań na drodze. Kampanie te dotarły – za pomocą różnych form przekazu - do milionów osób, zgromadziły tysiące internautów, przyciągnęły uwagę setek tysięcy uczestników imprez masowych. Jak wynika z badań opinii publicznej, poprawy statystyk czy obserwacji Policji, kampanie te trafiają do świadomości społecznej i rokują na zmianę zachowań.

Pod hasłem *Włącz myślenie* gromadzi się coraz szersza grupa partnerów na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Hasłem przewodnim *Dekady Działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego* w Polsce, ogłoszonej przez ONZ na lata 2011–2020, jest hasło „WŁĄCZ MYŚLENIE! - DEKADA BRD”. Celem *dekady* jest zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków na drogach w skali globalnej. Rezolucję podpisały 93 kraje na świecie.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

W skali czterech lat priorytetami w działaniach świadomościowych były:

nadmierna **prędkość**, niedostosowana do warunków jazdy (kampanie *Prędkość zabija, Nie testuj prędkości na rodzinie, Ograniczenia prędkości ratują życie*), oraz poruszanie się po drodze pod wpływem **alkoholu** (kampanie *Nie jedź na kacu, Piłeś? Nie jedź!*).

We współpracy z Bankiem Światowym powstała polska wersja podręcznika najlepszych praktyk *Drinking & Driving* oraz *Speed*.

W 2008 r. cykl kampanii pilotażowych ***Piłeś? Nie jedź! Włącz Myślenie*** został zaprezentowany w Genewie na posiedzeniu ONZ-owskiej inicjatywy UN Road Safety Collaboration, a wyniki tego programu pilotażowego stały się częścią projektu Komisji Europejskiej CAST (Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic Safety), oceniającego najskuteczniejsze kampanie na rzecz brd.

Od 2009 r. zaktywizowano działania na rzecz **pieszych i rowerzystów** w różnych kategoriach wiekowych, głównie w kontekście widoczności na drodze oraz zasad ruchu (akcja *Włącz myślenie - Bezpieczna droga do szkoły w kasku i w odblasku*). Dla najmłodszych przygotowano m.in. *Kodeks młodego rowerzysty* czy podręcznik *Jeżdżę na rowerze, zdaję egzamin na kartę rowerową*; grę komputerową o zasadach bezpiecznej jazdy. 32 Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego otrzymały mobilne miasteczka ruchu drogowego, które służą do przygotowania się do egzaminu na kartę rowerową, jak również do przeprowadzenia takiego egzaminu. Dzięki temu, że miasteczka można przenosić z miejsca na miejsce, są one chętnie wykorzystywane przez szkoły i samorządy.

Efektem kilkuletniej popularyzacji różnego rodzaju materiałów odblaskowych jest kampania społeczna angażująca przede wszystkim uczniów, nauczycieli, rodziców, samorządy i dziennikarzy, pod wspólnym hasłem „**Moda na odblaski. Włącz myślenie**”. Pod wpływem tego hasła wzrasta zainteresowanie materiałami odblaskowymi. W 2010 r. udało się dotrzeć z tym przekazem do ponad 23 mln osób w Polsce. Kampania jest wznowiana jesienią i zimą. Kampania została nominowana do nagrody głównej w konkursie *Złote Spinacze 2011* za „ogólnopolską kampanię edukacyjną”.

Zadbano także o działania edukacyjne w szkołach, najczęściej połączone z zabawą (konkurs plastyczny na element odblaskowy, konkurs sportowy, *Odblaskobus*, pokaz mody odblaskowej, spotkania z policjantami dotyczące widoczności na drodze, prezentacje działania odblasków po zmroku).

W 2011 r. rozpoczęto działania na rzecz bezpieczeństwa **motocyklistów**; rozpoczął się pilotażowy program szkoleń *Motopozytywnych* – motocyklistów, którzy są szkoleni do błyskawicznej interwencji w razie wypadku drogowego.

Jednym z ważnych zadań Krajowej Rady BRD jest **wspieranie organizacji pozarządowych** - merytorycznie, ekspercko, rzeczowo czy finansowo. Do Sekretariatu wpływają projekty przedsięwzięć od fundacji, stowarzyszeń, szkół i innych organizacji. Corocznie Ministerstwo – KRBRD włącza się w organizację *Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu*

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów oraz Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego, od ponad 30 lat organizowanego przez Polski Związek Motorowy; współpracuje przy Europejskiej Nocy bez Wypadku, koordynowanej przez Fundację KRZYŚ, przy Niedzieli Modlitw za Kierowców, czy z wolontariuszami z Polskiego Czerwonego Krzyża. KRBRD – od 2007 r. jako patron honorowy - współpracuje z *Partnerstwem dla Bezpieczeństwa Drogowego*, którego członkami są firmy reprezentujące branże związane z motoryzacją.

Ważnymi partnerami są inne instytucje rządowe – członkowie KRBRD, z którymi resort współpracuje przy organizacji np. corocznej Międzynarodowej Konferencji *Poszkodowani w wypadkach drogowych – nasza wspólna odpowiedzialność* (od 2009 r. z Min. Sprawiedliwości); *Mistrzostwach Europy w Ratownictwie Medycznym* (2010 r. z Min. Zdrowia), czy rządowym programie *Razem bezpiecznie* (od 2007 r. z MSWiA).

W zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym Polska zrobiła duży postęp. Należy kontynuować działania na rzecz zmiany zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dla poprawy bezpieczeństwa duży wpływ będzie miała nowa oddawana do ruchu nowa infrastruktura drogowa, która obecnie jest w budowie.

Współpraca międzynarodowa

Przeprowadzono **3 posiedzenia Polsko-Rosyjskiej Międzyrządowej Komisji ds. Współpracy Gospodarczej**, którym przewodniczyli: ze strony polskiej Minister Infrastruktury, a ze strony rosyjskiej Minister Transportu.

Minister Infrastruktury podpisał **2. umowy transportowe z Federacją Rosyjską**, umowę transportową z **Republiką Federalną Niemiec** oraz **Memoranda transportowe z Czechami i Holandią**, a także Memorandum z zakresu łączności z Federacją Rosyjską.

Ministerstwo Infrastruktury brało udział przy opracowywaniu **Programu współpracy z RFN**, który został przyjęty 21 czerwca 2011 r. w Warszawie przez Szefów Rządów obu krajów z okazji 20. rocznicy podpisania Traktatu między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy. Zawarte w Programie transgraniczne projekty infrastrukturalne, szczególnie kolejowe, stanowią priorytety współpracy polsko – niemieckiej w zakresie infrastruktury na najbliższe lata.

W ramach przewodnictwa Polski w krajach Grupy Wyszehradzkiej (lipiec 2008-czerwiec 2009), zainicjowano proces uzgadniania stanowisk krajów tej grupy, prezentowanych na forum UE, co zaowocowało m.in. podpisaniem Wspólnego oświadczenia państw Grupy Wyszehradzkiej do Komunikatu KE COM (2009) 279/4: *"Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu"* oraz wprowadzono zmiany w programie Marco Polo dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko, mające ułatwić udział w Programie polskim przedsiębiorcom

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

(zmienione rozporządzenie w tym zakresie Parlamentu Europejskiego i Rady weszło w życie we wrześniu 2009 r.)

Opracowano i uzgodniono z Danią i Cyprzem **wkład do 18-miesięcznego programu Prezydencji**: polskiej, duńskiej i cypryjskiej (1 lipca 2011 - 31 grudnia 2012 r.) w zakresie właściwości MI (transport, telekomunikacja).

W ramach Prezydencji Polski w Radzie UE, zaplanowano i przeprowadzono **11 imprez** na poziomie ministerialnym i eksperckim.

Strona polska była **aktywna na forum Unii Europejskiej** w trakcie prac nad aktami legislacyjnymi, kluczowymi dla transportu, sektora łączności i budownictwa, co przyczyniło się do uwzględnienia postulatów Polski w poniższych sprawach:

- poprawy bezpieczeństwa transportu morskiego,
- przyspieszenia tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej,
- wzmocnienia praw pasażerów podróżujących drogą morską i śródlądową oraz autobusami i autokarami,
- usprawnienia struktur zarządzania europejskimi programami radionawigacyjnymi,
- poprawy jakości unijnych ram regulacyjnych dotyczących sieci i usług łączności elektronicznej,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w wymiarze transgranicznym,
- poprawy konkurencyjności transportu kolejowego,

W 2009 r. Polska i Szwecja **była inicjatorem Partnerstwa Wschodniego**. W trakcie polskiej Prezydencji powołano panel transportowy i zorganizowano pierwszą Transportową Konferencję Ministerialną Partnerstwa Wschodniego w Krakowie w dniach 24-25 października br.

Wprowadzono rozwiązania służące **ograniczaniu emisji zanieczyszczeń z sektora transportu drogowego** poprzez wydanie *Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego*.

Zainicjowano **proces wdrażania rozwiązań inteligentnych systemów transportowych** na potrzeby poprawy płynności ruchu drogowego i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

W wyniku ponad dwuletnich negocjacji z Komisją Europejską w ramach procesu **rewizji wytycznych w sprawie sieci TEN-T**, osiągnięto akceptację KE odnośnie do polskich propozycji dotyczących rozszerzenia sieci TEN-T na terytorium Polski o nowe odcinki dróg, linii kolejowych, lotnisk, portów morskich i śródlądowych dróg wodnych. Zostały one umieszczone w projekcie nowego rozporządzenia Rady UE i Parlamentu Europejskiego dotyczącego TEN-T.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

W 2009 roku Polska była jednym z założycieli **Partnerstwa Wymiaru Północnego w Zakresie Transportu i Logistyki** (NDPTL), a w 2011 roku zakończone zostały prace nad zorganizowaniem struktur Partnerstwa.

Opracowano projekt nowego dokumentu strategicznego dotyczącego rozwoju transportu w Polsce, uwzględniającego priorytety polityki transportowej UE pn. **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)**. Przyjęcie powyższego dokumentu przez Radę Ministrów planowane jest w 2012 r.

Podpisano **Deklarację Szczecińską – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC – ROUTE65**. Deklaracja została podpisana także przez Słowację, Republikę Czeską, Szwecję, Węgry i Chorwację.

Podpisano **Deklarację Via Carpatia**, rozszerzającą współpracę przy realizacji międzynarodowego szlaku drogowego Via Carpatia o Rumunię, Bułgarię i Grecję (dotychczasowymi uczestnikami tego projektu była Litwa, Polska, Słowacja i Węgry).

Prezydencja

Inauguracja Prezydencji na forum Parlamentu Europejskiego

Prezydencja Polski w Radzie Unii Europejskiej została zainaugurowana przez Ministerstwo Infrastruktury 12 lipca br. w Brukseli wystąpieniem ministra Cezarego Grabarczyka na posiedzeniu komisji Parlamentu Europejskiego ds. transportu i turystyki (TRAN), kiedy zaprezentowane zostały priorytety i program polskiej Prezydencji w dziedzinie transportu. 13 lipca br. na posiedzeniu komisji PE ds. Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (ITRE) omówiony został program Prezydencji w zakresie telekomunikacji na najbliższe miesiące.

Przyjęcie dyrektywy wprowadzającą ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego

Tuż po objęciu przez Polskę Prezydencji sukcesem zakończyła się praca nad dyrektywą wprowadzającą ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Po 3 latach pracy 6 lipca br. Parlament Europejski przyjął dyrektywę wprowadzającą ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego. Regulacje zwiększą bezpieczeństwo drogowe w UE i umożliwią ściganie przestępstw i wykroczeń drogowych niezależnie od tego, w jakim państwie UE zostały one popełnione i niezależnie od tego, w jakim państwie zarejestrowany jest pojazd, z udziałem którego doszło do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.

Porozumienie w sprawie Programu Polityki Widma Radiowego (RSPP)

23 października br. Rada Europejska wezwała do szybkiego porozumienia w sprawie RSPP. Polska Prezydencja z zadowoleniem przyjęła pozytywną decyzję podjętą przez Komitet

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Stałych Przedstawicieli (COREPER) dotyczącą akceptacji wyniku spotkania trilogu między Radą a Parlamentem Europejskim w Strasburgu w dniu 24 października. Państwa członkowskie uznały, że kompromis w brzmieniu wynegocjowanym przez Prezydencję jest dobrze wyważony i zgodny z ramami regulacyjnymi łączności elektronicznej, zapewnia podejście unijne do wykorzystania widma radiowego w kontekście polityki UE. Po zakończeniu wszystkich czynności proceduralnych, dossier RSPP będzie mogło zostać przyjęte.

Program stworzy podwaliny dla prawdziwego jednolitego rynku cyfrowego i może być traktowany jako integralna część sztafietowej inicjatywy Unii Europejskiej – „Europejskiej Agendy Cyfrowej”. Co więcej, lepsza koordynacja ma pomóc w rozwoju bezprzewodowych technologii telekomunikacyjnych w Europie.

Szybkie przyjęcie ambitnego projektu RSPP jest potrzebne w celu udostępnienia większych ilości widma, wspierania dalszego wzrostu rozpowszechnienia łączności szerokopasmowych, zwłaszcza w oddalonych regionach i umożliwienie wprowadzania nowych, innowacyjnych sposobów wykorzystania widma. Dodatkowe częstotliwości zapewnią lepsze połączenia i prędkości dla nowych i ważnych usług. Ponadto, prawidłowe zarządzanie widmem pobudzi wzrost gospodarczy i jest niezbędne dla rozwoju cyfrowej Europy oraz utworzenia jednolitego rynku. W odpowiedzi na potrzeby obywateli UE widmo może być również stosowane jako środek do walki z wykluczeniem cyfrowym. Poprzez bardziej efektywne wykorzystanie częstotliwości radiowych można również odblokować potencjał europejskiej gospodarki opartej na wiedzy. Dlatego polskiej Prezydencji zależało na szybkim przyjęciu tego ważnego dokumentu legislacyjnego.

Spotkania Prezydencji

W okresie lipiec – październik br. odbyło się szereg spotkań z udziałem Ministerstwa Infrastruktury. W lipcu odbyły się dwa spotkania eksperckie na szczeblu unijnym zorganizowane przez resort infrastruktury z udziałem przedstawicieli państw członkowskich UE (attachés), delegatów Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej. Pierwsze **Wyjazdowe posiedzenie grupy roboczej Rady UE ds. Telekomunikacji, Poczty i Społeczeństwa Informacyjnego** odbyło się w dniach 6-8 lipca br. w Krakowie. Jego celem była prezentacja najnowszych rozwiązań w zakresie budowy infrastruktury telekomunikacyjnej w Polsce.

Drugie ze spotkań – **wyjazdowe posiedzenia grupy roboczej Rady UE ds. Transportu** odbyło się w dniach 27-29 lipca br. w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Zaprezentowano innowacyjne rozwiązania stosowane w infrastrukturze portowej i morskiej, przedstawienie szlaków transportowych na linii Północ – Południe oraz uwarunkowań rozwoju portów Gdańsk i Gdynia.

Organizacja takich spotkań stanowi ważny aspekt procesu decyzyjnego w UE. Taka formuła spotkań stanowi podstawową platformę wymiany poglądów i doświadczeń między państwami członkowskimi UE.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Kolejnym wydarzeniem była zorganizowana pod patronatem Prezydencji konferencja **„Koleje Dużych Prędkości na rzecz spójności terytorialnej UE”** (12 lipca br., Bruksela). Spotkanie zorganizowane zostało przez regionalne biura województw łódzkiego, mazowieckiego, dolnośląskiego w Brukseli, oraz PKP PLK we współpracy ze Stałym Przedstawicielstwem RP przy UE.

Nowe instrumenty finansowania inwestycji infrastrukturalnych, cele polityki transportowej Unii Europejskiej, rola nowych technologii w systemie transportowym były najważniejszymi zagadnieniami konferencji na temat **Ponownego ożywienia Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T: w kierunku zrównoważonej polityki transportowej UE**, która odbyła się w 20 lipca br. w Warszawie. Konferencja została zorganizowana przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) – jednostkę doradczą Komisji Europejskiej, we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury.

Wrzesień rozpoczął się od pierwszego w ramach Prezydencji **nieformalnego posiedzenia ministrów UE ds. transportu** w Sopocie (5-6 września). Głównym tematem tego spotkania były pozabudżetowe sposoby finansowania infrastruktury transportowej oraz wymiana doświadczeń w zakresie realizacji inwestycji w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele państw członkowskich UE, reprezentujący Komisję Europejską jej wiceprzewodniczący i komisarz ds. transportu Siim Kallas oraz Brian Simpson, przewodniczący Komisji Transport i Turystyka (TRAN) w Parlamencie Europejskim, a także przedstawiciel Europejskiego Banku Inwestycyjnego Maj Theander oraz przewodniczący Grupy Vinci, działającej w zakresie realizacji projektów infrastrukturalnych w formule PPP.

Spotkanie ministrów transportu zakończyło się konkluzjami Prezydencji, z których najważniejsze dotyczyły stwierdzenia, że Partnerstwo Publiczno-Prywatne jest komplementarnym modelem finansowania infrastruktury, jednak podstawowym źródłem pozostają środki publiczne. Prezydencja z zadowoleniem odnotowała, że Komisja zamierza zaproponować konkretne kroki w celu wsparcia PPP, a także deklarację Komisji Europejskiej odnośnie finansowania również sieci kompleksowej TEN-T ze środków unijnych.

19 września br. w Gdańsku podczas konferencji **„Europejskiego Forum Polityk Architektonicznych EFAP-FEPA "Innowacyjność w przekształcaniu miast Europy"** dyskutowano nad zobowiązaniami państwa w zakresie kształtowania polityki architektonicznej. Europejskie Forum Polityk Architektonicznych (EFAP) jest nieformalną europejską siecią ekspertów w dziedzinie architektury.

Wrześniowe spotkania zakończyły się w Szczecinie konferencją **„Zielone Korytarze. Działanie na rzecz multimodalnego, zrównoważonego systemu transportowego”** z udziałem przedstawicieli administracji rządowej i samorządowej, środowisk naukowych i branżowych, a także posłów Parlamentu Europejskiego.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

4 października br. odbyło się **VII Posiedzenia Punktów Kontaktowych Wysokiego Szczebla Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej (HLFP)**. Stymulowanie wzrostu gospodarczego, innowacji i zatrudnienia w sektorze morskim, integracja systemów nadzoru morskiego, stanowiąca (obok wiedzy o morzu i morskiego planowania przestrzennego) instrument Zintegrowanej Polityki Morskiej UE oraz wzmocnienie roli i znaczenia Grupy HLFP to najważniejsze tematy tego spotkania. Na podstawie pisemnych stanowisk państw członkowskich planuje się zredagowanie dokumentu polskiej Prezydencji w zakresie roli i znaczenia Grupy HLFP w przyszłości.

6 października br. w Luksemburgu odbyło się pierwsze w ramach polskiej Prezydencji **formalne posiedzenie Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE)**. Efektem prac było przyjęcie konkluzji do Komunikatu Komisji Europejskiej „UE i jej regiony sąsiednie: nowe podejście do współpracy transportowej”, które potwierdzają znaczenie spójnych połączeń transportowych dla pogłębienia integracji gospodarczej i politycznej z regionami sąsiednimi. Ich udoskonalenie można zapewnić m.in. poprzez poprawę standardu infrastruktury transportowej.

Zainicjowano również debatę orientacyjną w sprawie stosowania tzw. tachografów, która bazowała na pytaniach skierowanych do państw członkowskich przez polską Prezydencję. Jej celem był przegląd obowiązującego systemu, po to aby zidentyfikować i wyeliminować jego słabe strony.

W dziedzinie transportu lotniczego Rada przyjęła dwie decyzje – pierwsza upoważnia Komisję do prowadzenia w imieniu UE negocjacji ws. umowy wysokiego szczebla między UE a Europejską Organizacją ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol). Druga decyzja upoważnia Komisję do otwarcia negocjacji ws. kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z Republiką Azerbejdżanu.

Pod koniec października w Warszawie na konferencji pt. „**Perspektywy rozwoju rynku łączności elektronicznej w UE**” trzydziestu sześciu ministrów z państw UE i spoza UE przyjęli deklarację w sprawie lepszego wykorzystania widma radiowego. Deklarację przyjęło kilkadziesiąt państw, w tym państwa członkowskie UE, Czarnogóra, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Malta, Norwegia, Rosja, Szwajcaria, Serbia i Ukraina. Dyskutowano nad zagadnieniami rozwoju usług elektronicznych w kontekście budowy sieci nowej generacji oraz koordynacji, harmonizacji oraz efektywnego wykorzystania widma radiowego. Tematyka konferencji obejmowała także prezentację najlepszych modeli biznesowych oraz sposobów finansowania budowy sieci nowej generacji, jak również tworzenia sprzyjającego środowiska regulacyjnego dla inwestycji w sieci telekomunikacyjne nowej generacji.

Październikowe spotkania zamyka **nieformalne spotkanie ministrów UE ds. transportu na temat Partnerstwa Wschodniego w Krakowie**. Było to drugie w ramach polskiej Prezydencji nieformalne spotkanie ministrów UE ds. transportu, któremu przewodniczył w imieniu prezydencji minister infrastruktury Cezary Grabarczyk.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Spotkanie zakończyło się przyjęciem deklaracji na temat współpracy transportowej pomiędzy Unią Europejską a krajami Partnerstwa Wschodniego. W deklaracji Komunikat Komisji Europejskiej „Unia Europejska i regiony sąsiednie: nowe podejście do współpracy transportowej” został uznany za konkretny wkład w osiągnięcie celów Europejskiej Polityki Sąsiedztwa. W dokumencie podkreślono znaczenie współpracy z międzynarodowymi instytucjami finansowymi w zakresie poprawy jakości infrastruktury.

Uczestnicy deklaracji z zadowoleniem przyjęli utworzenie Panelu Transportowego Partnerstwa Wschodniego (PTPW), który stanowi stałą formułę współpracy transportowej między UE a krajami Partnerstwa Wschodniego. Jego utworzenie zostało zaproponowane w Komunikacie Komisji nt. współpracy transportowej Unii z regionami sąsiednimi. W jego posiedzeniach uczestniczą kraje Partnerstwa Wschodniego, KE i zainteresowane państwa członkowskie. Jednym z głównych zadań panelu będzie ocena projektów infrastrukturalnych i rekomendowanie ich do realizacji.

W spotkaniu wzięli udział ministrowie państw członkowskich UE, reprezentujący Komisję Europejską jej wiceprzewodniczący i komisarz ds. transportu Siim Kallas, przedstawiciele państw Partnerstwa Wschodniego, Chorwacji, a także przedstawiciele międzynarodowych instytucji finansowych: Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Banku Światowego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju.

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Najważniejsze akty prawne

Ustawy – 100 wydanych, w tym najbardziej istotne:

- *ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13) - dotycząca wprowadzenia regularnego przewozu osób wykonywanego w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie będzie leżało w gestii organizatora oraz na zasadach rynkowych,
- *ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych* (Dz. U. Nr 227, poz. 1367) – określająca zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego, kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych oraz określająca działalność organów i jednostek realizujących zadania związane z przewozem,
- *ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 205, poz. 1209) - dotycząca wzmocnienia regulatora rynku transportu kolejowego oraz dostosowania jego kompetencji do systemu organizacji przewozów, co ma umożliwić wywieranie realnego wpływu na zachowania przewoźników w stosunku do pasażerów korzystających z ich usług oraz wzmocnić ochronę praw pasażerów,
- *ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 230 poz. 1372) - dotycząca transpozycji dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie procedur wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji w odniesieniu do pojazdów kolejowych i podsystemów strukturalnych, uszczegółowienia zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, dostosowanie zasad interoperacyjności na sieci kolejowej RP do zasad europejskiego systemu kolei,
- *ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim* (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) - dotycząca implementacji dyrektyw UE stanowiących tzw. pakiet Eryka III, z 2009 r. i obejmująca uregulowania m. in. zagadnień bezpieczeństwa morskiego w kwestiach budowy, stałych urządzeń i wyposażenia statków, kwalifikacji i składu załogi, bezpiecznej żeglugi oraz ratowania życia na morzu (regulacje dotyczą statków polskich oraz obcych statków znajdujących się na polskich wodach morskich wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym),
- *ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o wdrożeniu naziemnej telewizji cyfrowej* (Dz. U. Nr 153, poz. 903) - dająca formalno-prawne podstawy, które umożliwią wyłączenie analogowej telewizji do dnia 31 lipca 2013 r. i wprowadzenie cyfrowej telewizji naziemnej,
- *ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) - dotycząca wytyczenia nowych kierunków prorozwojowych dla lotnictwa cywilnego, rozwiązań prawnych wzmacniających nadzór nad bezpieczeństwem i ochroną w lotnictwie cywilnym, służących budowie i rozwojowi infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej,

a także wydanie innych aktów prawnych rangi ustawowej dotyczących m.in. przyspieszenia realizacji inwestycji w tym drogowych, kolejowych, EURO 2012, telekomunikacyjnych (wykaz ustaw w załączniku 1);

Ministerstwo Infrastruktury

listopad 2007 - listopad 2011. Bilans

Akty wykonawcze – ok. 15 rozporządzeń Rady Ministrów i Prezesa Rady Ministrów, 333 rozporządzenia Ministra Infrastruktury (wykaz rozporządzeń w załączniku 2).

Prowadzone procedury zawarcia umów międzynarodowych - pomiędzy UE a państwami trzecimi (wykaz umów w załączniku 3).