Lutowy Zespół ds. Infrastruktury KWRiST, czyli o kanałach technologicznych i właściwości miejscowej przy karach

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
Opublikowano: sobota, 22, luty 2020 11:58
Bartłomiej Zydel
Odsłony: 1348

Więcej spraw różnych niż twardej legislacji – tak można podsumować posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST, które odbyło się 17 lutego 2020 roku.

Kanały technologiczne – początek burzy?

Na wniosek Związku Powiatów Polskich Zespół ds. Infrastruktury zajmował się nowym brzmieniem art. 39 ustawy o drogach publicznych, które wprowadziło do polskiego porządku prawnego obowiązek lokalizowania przez zarządców dróg publicznych kanałów technologicznych w pasach drogowych. W piśmie ZPP zwracał uwagę – w ramach rozpoczęcia dyskusji – na trzy kwestie:

1. Uściślenie podstaw do wydania decyzji zwalniającej z obowiązku budowy kanału technologicznego przez ministra właściwego do spraw informatyzacji (art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych) – w celu pozbawienia decyzji czysto uznaniowego charakteru. Ponadto sugerujemy opracowanie katalogu przykładowych przesłanek uzasadniających odstępstwo.
2. Rozważenie doprecyzowania rozumienia „przebudowy" na gruncie art. 39 ust. 6 pkt 2 ustawy o drogach publicznych. Chodzi np. o to, czy przebudowa drogi polegająca na budowie wyniesionego przejścia dla pieszych lub przebudowa na odcinku 100 metrów będą skutkować zaktualizowaniem się obowiązku przewidzianego w art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych?
3. Przeanalizowanie dofinansowania budowy kanałów technologicznych w ramach inwestycji realizowanych np. z Funduszu Dróg Samorządowych.

Dodatkowo przy prezentowaniu wniosku przedstawiciel ZPP podniósł konieczność przywrócenia dawnego brzmienia § 140 ust. 7 rozporządzenia ws. warunków technicznych oraz problematykę bardzo dużych kosztów związanych z budową kanałów, sięgających nawet 250 tysięcy złotych na 1 kilometr.

Ministerstwo Cyfryzacji, czyli resort odpowiedzialny za wprowadzenie omawianych zmian reprezentował Tomasz Proć, Zastępca Dyrektora Departamentu Telekomunikacji w MC. W pierwszej kolejności zasygnalizował, że należy mieć na uwadze *ratio legis* przedmiotowych przepisów. Jak mówił Tomasz Proć, wprowadzenie kryterium odległościowego – np. braku obowiązku lokowania kanału przy budowie/przebudowie odcinka o długości kilometra – wiąże się z obawami MC co do tego, że nie będą powstawały kanały w miejscach kluczowych dla rozwoju infrastruktury. Dyrektor Proć zapewnił, że MC prowadzi kwerendę decyzji zwalniających zarządców z ciążących na nich obowiązków, wydawanych także w poprzednim stanie prawnym. Łącznie przez 5 lat wydano 5 decyzji negatywnych. Obecnie trwają postępowania dot. ok. 100 wniosków, a MC ocenia je jako racjonalne. Ponadto resort analizuje to, jakie wątki we wnioskach się powtarzają. Dyrektor Proć zadeklarował, że po upływie 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy (może trochę szybciej) powinien być dobry moment na wprowadzenie ewentualnych zmian. Według przedstawicieli resortu koszt budowy kanału na poziomie 250 tysięcy/kilometr to przypadek skrajny. Równocześnie Ministerstwo chce zestawić obowiązywanie przepisów w ustawie o drogach z przyrostem dostępu do bardzo szybkiego Internetu w Polsce.

Dyrektor Agnieszka Krupa z Ministerstwa Infrastruktury przypomniała o tym, że w ramach Funduszu Dróg Samorządowych nie ma przeszkód na poziomie ustawowym co do tego, aby koszty związane z budową kanałów były traktowane jako koszty kwalifikowalne. Równocześnie poprosiła o kontakt z MI w przypadkach, w których wojewodowie wyłączają koszty związane z kanałami z katalogu kosztów kwalifikowalnych – gdyż to wojewodowie ustalają ww. katalogi.

Phoca PDF

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
Opublikowano: sobota, 22, luty 2020 11:58
Bartłomiej Zydel
Odsłony: 1348

Dyrektor Proć kontynuując wątek dot. kosztów budowy wskazał, iż w OSR-ze do zmian zakładano koszt ok. 77 tysięcy złotych, natomiast tam, gdzie wnioskodawcy powołują się na nieekonomiczność jako przesłankę do zwolnienia przez Ministra Cyfryzacji do zwolnienia z obowiązku budowy, to koszty owej budowy wynoszą 130-150 tysięcy złotych.

Dyrektor Grzegorz Kubalski z Biura ZPP zaznaczył, że można sformułować katalog przypadków, w których budowa kanału jest po prostu bezsensowna. Spytał także ironicznie, czy jeśli po dwóch latach okaże się, że w części kanałów znajdują się jedynie gryzonie, to czy resort cyfryzacji zwróci samorządowym zarządcom koszty budowy kanałów? Ponadto zwrócił uwagę na problem dot. przebudowy przejść dla pieszych.

W odpowiedzi dyr. Proć stwierdził, że oczywiście nie może być mowy o zwrocie kosztów. Co do przejść, to kilka wniosków jest procedowanych przez Ministra Cyfryzacji; podobnie z budową „drogi donikąd" – i takie przypadki resort traktuje sensownie.

Starosta Cieszyński Mieczysław Szczurek zadał pytanie o wyrażenie zgody przez Ministra już w trakcie prowadzenia robót? Podał przykład budowy kanalizacji w Cieszynie, kiedy to natrafiano na kilkusetletnie piwnice, które znajdowały się… pod drogami, a nie były uwidocznione na żadnych planach. Dyrektor Proć wielokrotnie dziękował za ten głos. Warto bowiem pamiętać, że dziś ustawa o drogach publicznych nie przewiduje możliwości uzyskania zwolnienia w takiej sytuacji.

Ostatecznie resort cyfryzacji ma przesłać do ZPP szczegółową odpowiedź pisemną, dotyczącą między innymi średniego czasu wydawania decyzji przez MC, a Związek Powiatów Polskich – ze względu na deklarowaną przychylność Ministerstwa – będzie namawiał zarządców dróg do składania wniosków w możliwie dużych ilościach. Ponadto Ministerstwo Cyfryzacji niebawem opublikuje na swojej stronie internetowej informator na temat tego, jak są procedowane wnioski z art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych – wraz ze wskazaniem przypadków, w których nie trzeba składać wniosku o zwolnienie itd.

Kary z art. 140mb Prawa o ruchu drogowym a właściwość miejscowa

Dyrektor Grzegorz Kubalski z Biura ZPP podniósł w ramach „Spraw różnych" problematykę kar z art. 140mb Prawa o ruchu drogowym. Zasygnalizował, że Związek oczekuje na informację z resortu infrastruktury co do dalszego trybu prac nad nowelizacją przepisów Prawa o ruchu w tym zakresie. Przechodząc do sedna poinformował zgromadzonych o tym, że zgodnie z Komunikatem interpretacyjnym nr 2 MI organem właściwym do przyjmowania zgłoszeń o zbyciu jest starosta właściwy ze względu zamieszkania podmiotu zgłaszającego zbycie, tymczasem na stronie www.gov.pl Ministerstwo Cyfryzacji informuje (po uzgodnieniu z MI) o tym, że organem właściwym w takim przypadku może być starosta właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu. W efekcie mamy dwie rozbieżne interpretacje tego samego przepisu – stąd też ZPP wniósł o zweryfikowanie tej kwestii i zapobieżenie dalszemu chaosowi. Przedstawiciele resortu infrastruktury zadeklarowali niezwłoczne zajęcie się sprawą.

Drogi publiczne – naciski – będzie nowa wersja projektu

Wciąż oczekujemy na nową wersję projektu zmian w ustawie o drogach publicznych. W tym oczekiwaniu padły jednak pewne kolejne deklaracje ze strony resortu infrastruktury – w szczególności po spotkaniu roboczym przedstawicieli ZPP i przedstawicieli MI:

Phoca PDF

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
Opublikowano: sobota, 22, luty 2020 11:58
Bartłomiej Zydel
Odsłony: 1348

1. Przesłanka umożliwiająca wprowadzenie zakazu, dotycząca „terenów śródmiejskich" będzie jeszcze rozważana – tak, aby nie wiązać jej spełnienia z odpowiednimi postanowieniami aktów planistycznych;
2. Przepis dotyczący wprowadzania ograniczeń na drogach wybudowanych lub przebudowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu UE będzie ograniczony do okresu 5 lat od dnia oddania danej drogi lub jej odcinka do użytkowania;
3. Osoby działające w imieniu zarządcy drogi będą mogły wykonywać kontrolę w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi także w obecności strażnika gminnego;
4. W zakresie zwrotów opłat i kar przepis zostanie uzupełniony poprzez wskazanie, iż wnioskujący będzie zobowiązany do podania szczegółowych danych decyzji o zezwoleniu lub decyzji o karze, tj.:
    - wskazać organ, który wydał decyzję,
    - podać datę wydania decyzji,
    - podać numer decyzji,
    - wskazać oznaczenie strony, na rzecz której decyzja została wydana, a jeśli miało miejsce następstwo prawne – to przedłożyć dokument potwierdzający to następstwo.

Na posiedzeniu Zespołu dyskusja skoncentrowała głównie się na tym, czy drogi wojewódzkie mają być objęte możliwością ustanowienia zakazu dot. nacisku, czy też nie. Sprawa wciąż nie została rozstrzygnięta.

Phoca PDF