

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 22, styczeń 2026 13:20

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 613

---

W czwartek, 22 stycznia 2026 r. odbyło się posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Porządek posiedzenia obejmował osiem punktów, w tym siedem poświęconych projektom aktów prawnych, zaś jeden z nich dotyczył spraw różnych.

### **Ustawa o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim**

Obrady rozpoczęły się od omówienia projektu ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (UD 305). Związek Powiatów Polskich zgłosił w tym zakresie po raz kolejny stanowcze zastrzeżenia, wskazując przy tym nieuwzględnienie przez resort wcześniejszych postulatów dotyczących podziału opłat za potwierdzenie ważności dokumentu rejestracyjnego. Podniesiona została również kwestia, iż w nowej wersji projektu odstąpiono od wcześniej zaakceptowanej zmiany w zakresie art. 3 ust. 4, która miała na celu uniknięcie ewentualnych sporów interpretacyjnych dotyczących momentu rozpoczęcia biegu terminu.

Przedstawiciel ZPP wskazał jednak, iż głównym punktem sporu w dalszym ciągu pozostaje kwestia podziału zysków z opłat. ZPP konsekwentnie sprzeciwia się propozycji podziału 50/50 między państwo a powiaty, argumentując że całą pracę wykonują pracownicy starostw, a państwo nie uczestniczy w realizacji zadania. Samorządy podkreślają, że opłata to należność za świadczenie, więc państwo nie ma podstaw do partycypacji w zyskach.

W odpowiedzi Ministerstwo przedstawiło nową propozycję w tym przedmiocie, wedle której do budżetu państwa miałyby trafiać 10% z zysków pochodzących z wszystkich opłat związanych z rejestracją jednostek pływających. Dr Grzegorz Kubalski ocenił propozycję jako interesującą, ale wymagającą analizy pod względem kalkulacji finansowych.

Finalnie podjęto decyzję o przeniesieniu sprawy na posiedzenie plenarne Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W dalszej kolejności rozpatrzeniu miał podlegać projekt ustawy o zmianie ustawy o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej oraz niektórych innych ustaw (UDER101), jednakże postanowiono o zniesieniu tego punktu z porządku obrad z uwagi na nieobecność żadnego sprawozdawcy ze strony Rządowego Centrum Legislacji.

### **Ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu likwidacji obowiązku dołączania dokumentów dostępnych w prowadzonych elektronicznie rejestrach publicznych**

Trzeci punkt obrad dotyczył projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu likwidacji obowiązku dołączania dokumentów dostępnych w prowadzonych elektronicznie rejestrach publicznych (UDER96). Związek Powiatów Polskich złożył w tym przedmiocie pisemnie dwie uwagi.

Pierwsza z nich dotyczyła rezygnacji z załączania odpisów z Krajowego Rejestru Sądowego do wniosków o profesjonalną rejestrację pojazdów. ZPP zwróciło uwagę na ryzyko błędów wynikające z tego, że spółki w grupach kapitałowych mają często niemal identyczne nazwy różniące się jedynie kropką, literą czy kolejnością słów. W związku z tym ZPP zaproponował modyfikację wzoru wniosku tak, aby obligatoryjnie wskazywać w nim numer KRS obok nazwy firmy, co miałyby wyeliminować

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 22, styczeń 2026 13:20

Mateusz Jabłoński

Odslony: 613

---

ryzyko pomyłek.

Druga uwaga dotyczyła rozszerzenia zakresu nowelizacji o art. 7 ustawy o działalności lobbingowej, który również wymaga załączania wyciągów z KRS. ZPP argumentował, że objęcie tym przepisem również tej regulacji wzmocniłoby realizację polityki cyfryzacji państwa.

W odpowiedzi na pierwszą uwagę przedstawiciele rządu wyrazili zgodę z rekomendacją, jednak wskazali że jej realizacja wymaga zmiany rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury. Druga uwaga została oceniona jako wpisująca się w założenia projektu, wobec czego zapewniono o zwróceniu się w tej kwestii do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o ustosunkowanie. Finalnie projekt uzyskał opinię pozytywną Zespołu.

### **Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków i trybu finansowania zwrotnego w ramach realizacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego rządowego programu popierania budownictwa mieszkaniowego oraz minimalnych wymagań dotyczących lokali powstałych przy udziale tego finansowania**

W odniesieniu do projektu rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków i trybu finansowania zwrotnego w ramach realizacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego rządowego programu popierania budownictwa mieszkaniowego oraz minimalnych wymagań dotyczących lokali powstałych przy udziale tego finansowania Zespół był upoważniony do wydania opinii wiążącej.

Do projektu uwagi zgłaszały dwie organizacje samorządowe. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej poinformował, że ich uwaga dotycząca definicji pustostanów została uwzględniona i opiniują projekt pozytywnie. Z kolei Unia Metropolii Polskich podniosła uwagę dotyczącą ograniczenia partycypacji własnej najemcy do 15% kosztów inwestycji. UMP wniosowała o zmianę tego zapisu, argumentując że obecne ograniczenie przy sankcji 100 punktów ujemnych znacząco ogranicza elastyczność montażu finansowego TBS i SIM. Ponadto podniesiono, że przy wysokich stopach procentowych, rosnących kosztach budowy i limitowaniu czynszu utrzymanie modelu opartego na 15% partycypacji najemców staje się trudne. Wymusza to dodatkowe wsparcie właścicieli, co ogranicza zdolność inwestycyjną i może zahamować nowe projekty mieszkaniowe.

Ministerstwo Infrastruktury nie uwzględniło uwagi, wyjaśniając że projekt wprowadza próg preferencyjny w systemie punktowym, nie służy obowiązkowi. Wnioskodawca może kształtować wyższą partycypację, akceptując konsekwencje punktowe. MI podkreśliło, że celem jest wzmocnienie społecznego charakteru programu przez obniżenie barier dla najemców przy zwiększeniu wsparcia publicznego. Resort zaznaczył, że projekt różnicuje priorytety finansowania, ale nie zakazuje kredytu przy partycypacji powyżej 15%.

W odpowiedzi przedstawicielka UMP wskazała, że nie kwestionują oni celu omawianej regulacji, ale proszą o narzędzia uwzględniające niższą partycypację, gdyż obecny projekt będzie eliminował dużą ilość programów realizowanych przez TBS. UMP wskazała, że głównie chodzi im o likwidację punktów ujemnych w tym zakresie.

Przewodniczący zawnioskował do przedstawicieli resortu oraz UMP o podjęcie wspólnych prac nad wypracowaniem rozwiązania zadowalającego obie strony, co spotkało się z obopólną zgodą. Ustalono, że odbędzie się spotkanie między Ministerstwem Infrastruktury a UMP w celu wypracowania kompromisu.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 22, styczeń 2026 13:20

Mateusz Jabłoński

Odslony: 613

---

Tym samym projekt uzyskał opinię pozytywną z zastrzeżeniem o konieczności złagodzenia systemu punktowego.

## **Ustawa o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz ustawy o infrastrukturze informacji przestrzennej**

Sprawą, której omówienie zajęło największą część czasu posiedzenia była nowelizacja ustawy o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz ustawy o infrastrukturze informacji przestrzennej (UD60).

W trakcie dyskusji krytyczne stanowisko wobec procedowanych zmian wyrazili m.in. przedstawiciele ZPP, ZWRP, czy UMP. Strona samorządowa wyraziła poważne zastrzeżenia wobec projektowanych regulacji, nakreślając przy tym jedynie kilka z nich, które uważa się za jedne z najistotniejszych.

Przedstawiciele samorządów stanowczo sprzeciwili się wprowadzeniu obowiązku opiniowania kandydatów na geodetów powiatowych i wojewódzkich przez Głównego Geodetę Kraju. Proponowane przepisy nie określają bowiem merytorycznych kryteriów wydawania opinii, co stwarza ryzyko subiektywnych ocen i nadużyć. Wprowadzenie dodatkowego poziomu zatwierdzania przez organy centralne narusza zasadę samodzielności samorządu terytorialnego i może blokować procedury awansu wewnętrznego, de facto przekształcając opinię w zgodę na zatrudnienie. Związek Powiatów Polskich podobnie jak ZWRP stanowczo sprzeciwiał się uzależnieniu zatrudnienia geodety powiatowego od decyzji Głównego Geodety Kraju, oceniając to jako nadmierną centralizację i niedopuszczalną zmianę ustrojową. ZPP wskazał, że może to być furтка umożliwiająca eliminowanie osób o poglądach sprzecznych z GGK.

Postulowano także wykreślenie przepisów umożliwiających Głównemu Geodecie Kraju uzyskanie bezpośredniego dostępu do baz danych prowadzonych przez starostów. Proponowany mechanizm jest nieprecyzyjnie zdefiniowany i nie zapewnia bezpieczeństwa systemów teleinformatycznych. Umożliwienie bezpośredniego łączenia wprowadzi ryzyko zaburzenia wydajności pracy starostw i spowoduje dodatkowe koszty związane z rozbudową infrastruktury.

Wskazano również na konieczność wykreślenia przepisów rozszerzających zakaz wykonywania prac geodezyjnych przez pracowników Służby Geodezyjnej na cały kraj lub alternatywnie - ograniczenia ich do terenu właściwości miejscowej. Proponowana regulacja w sposób nieuzasadniony różnicuje pracowników i może być źródłem nadużyć. Uzasadnione podejrzenie konfliktu interesów dotyczy jedynie prac na obszarze powiatu zatrudnienia. Ograniczenie działalności dodatkowej bez zapewnienia odpowiedniego wynagrodzenia przy niewystarczającym finansowaniu zadań geodezyjnych może zaś doprowadzić do odpływu wykwalifikowanych pracowników do sektora prywatnego.

Ministerstwo Infrastruktury wyjaśniło, że duża część przepisów powstała w odpowiedzi na sygnały społeczne i patologie stwierdzone przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Resort podkreślił, że opiniowanie przez GGK nie jest obligatoryjne i nie wstrzymuje zatrudnienia, lecz ma być pomocne. MI uzasadniło również wprowadzenie ograniczeń w dostępie do zbiorów danych terenów strategicznych względami bezpieczeństwa kraju oraz konieczność ujednoczenia pracy klasyfikatorów gruntu w wyniku ustaleń Najwyższej Izby Kontroli.

Takie stanowisko nie znalazło aprobaty u przedstawicieli samorządu. Przedstawicielka ZPP – Bernadeta Skóbel wskazała, że zgodnie z przepisami zawartymi w projekcie oraz wbrew twierdzeniom MI, opinia

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 22, styczeń 2026 13:20

Mateusz Jabłoński

Odslony: 613

---

GGK faktycznie ma charakter wiążący, ponieważ musi być pozytywna. Jako przykład kwestionujący dopuszczalność takiego rozwiązania powołano się na negatywne doświadczenia w analogicznym przypadku związane z opiniowaniem kandydatów na powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego. ZWRP z kolei ocenił wszystkie zmiany jako znaczną centralizację zadań geodezyjnych i kartograficznych.

Wobec pojawiających się kontrowersji wobec zaproponowanych przepisów, niniejszym Ministerstwo zaproponowało przesunięcie opiniowania projektu na kolejne posiedzenie, deklarując ustosunkowanie się na piśmie do zgłoszonych uwag. Tym samym temat został przełożony na następne posiedzenie zespołu.

### **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami**

Kolejny punkt porządku obrad stanowiło rozpatrzenie projektu rozporządzenia dotyczącego wysokości opłat za wydanie praw jazdy, wobec którego Związek Powiatów Polskich zgłosił poważne zastrzeżenia. Przedstawiciel ZPP – Mateusz Jabłoński wskazał, że resort podczas przygotowywania projektu nie zastosował się do regulacji ustawowej wymagającej uwzględnienia przy ustalaniu wysokości opłat kosztów produkcji, dystrybucji oraz kosztów rzeczowych i osobowych związanych z wydaniem dokumentów, mimo powoływania się na ten przepis w uzasadnieniu projektu i ocenie skutków regulacji.

Związek Powiatów Polskich podkreślił również, że nadal oczekuje na projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, który przewidywałby zwiększenie maksymalnych stawek opłat oraz zapewnienie mechanizmów ich systematycznej waloryzacji. Przedstawiciele ZPP zaznaczyli, że nie chodzi już o decyzję merytoryczną, która i tak byłaby negatywna, ale o decyzję polityczną dotyczącą tego, czy strona samorządowa zgadza się na obecne propozycje, czy też pozostaje z niczym. Stanowisko ZPP poparła Unia Metropolii Polskich, która również opowiedziała się za wyższym poziomem opłat. W związku z tym ZPP wniósł o rozstrzygnięcie kwestii na posiedzeniu plenarnym Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, że nadal prowadzone są konsultacje nad nowelizacją ustawy w zakresie zwiększenia limitów stawek. Wskazano również, że przedstawione w rozporządzeniu propozycje dotyczące ich wysokości wynikają z kwestii ostrożności wobec zbyt gwałtownego wzrostu kosztów względem obywateli. Powołano się również na fakt, iż kwestia podwyżek była krytykowana przez inne organizacje i stowarzyszenia pozarządowe.

Ostatecznie temat został skierowany na posiedzenie plenarne Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

### **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy**

W dalszej kolejności pochyłono się nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy. W tym przedmiocie pisemne uwagi zgłaszało ZPP oraz ZWRP.

W odniesieniu do uwag ZPP – Ministerstwo Infrastruktury zaakceptowało wszystkie zaproponowane zmiany.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 22, styczeń 2026 13:20

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 613

---

Projekt uzyskał pozytywną opinię Zespołu.

W punkcie dotyczącym spraw różnych poruszone zostały trzy kwestie, których inicjatorem był Związek Powiatów Polskich.

Pierwsza sprawa dotyczyła wniosku Związku Powiatów Polskich złożonego na grudniowym posiedzeniu Zespołu w przedmiocie podjęcia przez Ministerstwo Infrastruktury informacji o stanie prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ministerstwo wyjaśniło, że konsultacje publiczne wobec projektu zakończyły się w lipcu 2025 roku. Na podstawie uwag od 45 podmiotów opracowano praktycznie nowy projekt. Obecnie trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. Tym samym resort wyraża nadzieję, że uzgodnienia zakończą się w przyszłym tygodniu, co pozwoli na udostępnienie projektu pod koniec miesiąca do konsultacji publicznych.

Kolejny punkt dotyczył wniosku Związku Powiatów Polskich do Ministerstwa Infrastruktury o przywrócenie strażom gminnym i miejskim uprawnień do wykorzystywania fotoradarów.

W ramach argumentacji uzasadniającej takie rozwiązanie wskazano, że od 2016 roku, kiedy straże utraciły te kompetencje, dramatycznie wzrosły naruszenia przepisów ruchu drogowego. ZPP powołało się przy tym na dane Komendy Głównej Policji, która odnotowała 30% więcej przypadków przekroczenia prędkości w miastach oraz dwukrotny wzrost nielegalnych wyścigów, szczególnie we Wrocławiu, Warszawie i Krakowie. Samorządy podkreślają, że w tej sprawie nie chodzi o nowe źródła dochodu, lecz o ochronę życia i spokoju mieszkańców. Wskazano również, że propozycja ZPP zakłada transparentną instalację fotoradarów wyłącznie w miejscach rzeczywistego zagrożenia - przy szkołach, przejściach dla pieszych i tam, gdzie Policja udokumentowała nielegalne wyścigi. Każda lokalizacja wymagałaby uzasadnienia i zatwierdzenia przez Policję. Dane z urzędzeń trafiałyby do systemu CANARD prowadzonego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Ministerstwo Infrastruktury odpowiedziało, że dostrzega problem i pracuje nad przepisami zwiększającymi skuteczność kontroli drogowych. Planowane jest również podjęcie prac nad zmianami w kierunku wskazywanym przez samorządy. MI podkreśliło, że rośnie liczba naruszeń i ofiar wypadków, ale kontrole służb przynoszą efekty, zaś fotoradary są już instalowane w uzasadnionych lokalizacjach wskazanych przez samorządy. Podniesiono również, że 4 grudnia 2025 r. podpisano ustawę zawierającą regulacje mające na celu walkę z nielegalnymi wyścigami.

Związek Powiatów Polskich zwrócił również uwagę na konieczność modyfikacji art. 84 ust. 2b ustawy Prawo o ruchu drogowym. Obecne przepisy z jednej strony umożliwiają dostęp do zawodu diagnosty osobom nieprzygotowanym, z drugiej wykluczają faktycznie kompetentne. Do uzyskania uprawnień diagnosty wystarczy bowiem dwuletnia praktyka w stacji kontroli i wykształcenie średnie branżowe w dowolnej specjalności. Diagnostą może więc zostać absolwent branży fryzjersko-kosmetycznej czy gastronomicznej, ale nie może absolwent szkoły I stopnia nawet z branży motoryzacyjnej oraz osoby z wykształceniem średnim posiadające dyplom mistrza lub świadectwo czeladnicze w zawodach motoryzacyjnych wydane na podstawie ustawy o rzemiośle, a często są to osoby z wieloletnim doświadczeniem zawodowym.

ZPP postuluje tym samym pilną zmianę w tym zakresie, co spotkało się z pozytywną reakcją Ministerstwa Infrastruktury. Resort potwierdził, że przepisy wymagają doprecyzowania i zapowiedział

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 22, styczeń 2026 13:20

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 613

---

podjęcie w tym celu stosownych prac.

Punkt dotyczący kontynuacji dyskusji z grudniowego posiedzenia Zespołu dotyczącego problemu nielegalnych obiektów zakwaterowania zbiorowego powstających w budynkach mieszkalnych, jednorodzinnych postanowiono przełożyć na kolejne posiedzenie.