

## Relacja z posiedzenia Zespołu ds. Infrastruktury KWRiST

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 14, lipiec 2023 09:24

Przemysław Matysiak

Odslony: 1380

---

12 lipca br. obradował Zespół Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu KWRiST.

Zespół pozytywnie zaopiniował projekty następujących aktów prawnych:

1. rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami,
2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców,
3. „Rządowego programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”.

W „sprawach różnych” Zespół zajął się również dwiema kwestiami zgłoszonymi przez Związek Powiatów Polskich.

Pierwsza z nich dotyczyła problematyki związanej z ustawą z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemie homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. z 2023 r. poz. 919), na mocy której w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dodany został art. 66 ust. 4b.

ZPP podnosił, że przed 1 lipca 2023 r. (czyli przed wejściem w życie nowelizacji) dokonanie zmian konstrukcyjnych pojazdów potwierdzały okręgowe stacje kontroli pojazdów. Na skutek dodania do ustawy – Prawo o ruchu drogowym art. 66 ust. 4b problematyczne stało się:

- czy dokonanie zmian konstrukcyjnych nadal będą potwierdzać OSKP,
- czy jednak Dyrektor TDT wyznaczy do tych czynności nowe podmioty,
- jakie podmioty są służbą techniczną wyznaczoną przez Dyrektora TDT?

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wyjaśnili, że dodany ust. 4b upoważnia służbę techniczną wyznaczoną przez Dyrektora TDT albo Dyrektora TDT do potwierdzenia spełnienia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w odniesieniu do pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych.

„Procedura ta dotyczy zmian konstrukcyjnych w pojeździe, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Należy przy tym podkreślić, że przepis ten odnosi się tylko do przypadków, dla których rozporządzenie to wymaga dokonania stosownych badań potwierdzających zgodność z określonymi przepisami międzynarodowymi, a zatem przypadków opisanych w § 9a, 9b, 9d, 9f, 9g, 9h oraz 9j” – wyjaśnił resort.

Ministerstwo przedstawiło również, że ustawa homologacyjna posługuje się pojęciem służby technicznej zgodnie z nazewnictwem stosowanym w przepisach unijnych. Za służbę techniczną należy uznać podmiot wyznaczony w trybie uchylonego już art. 70za ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, tj. jednostkę uprawnioną, przy czym podmiot ten jest zobowiązany w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy homologacyjnej do złożenia do Dyrektora TDT informacji o kategorii przeprowadzanych badań. Niezłożenie powyższej informacji skutkuje wygaśnięciem wyznaczenia podmiotu jako jednostki uprawnionej (służby technicznej).

Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury zapewnił również, że rozważy

## Relacja z posiedzenia Zespołu ds. Infrastruktury KWRiST

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 14, lipiec 2023 09:24

Przemysław Matysiak

Odsłony: 1380

---

wprowadzenie zmian pod kątem nazewnictwa występującego w tym zakresie w rozporządzeniu o warunkach technicznych.

Odnosząc się do kwestii dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, resort wyjaśnił, że odnośnie pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, uprawniony diagnosta jest obowiązany ocenić te zmiany stwierdzając, czy są one zgodne z przepisami ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych.

„Diagnosta w ramach dodatkowego badania technicznego jest obowiązany sprawdzić spełnienie § 9a, 9b, 9d, 9f, 9g, 9h oraz 9j rozporządzenia o warunkach technicznych, w tym w kontekście posiadania potwierdzenia określonych zmian konstrukcyjnych badaniami przeprowadzonymi przez służbę techniczną albo Dyrektora TDT wskazanymi w tych przepisach. W pozostałych przypadkach związanych ze zmianami konstrukcyjnymi pojazdu skutkującymi zmianą rodzaju pojazdu zastosowanie ma art. 66 ust. 4 pkt 6 lit. b Prawa o ruchu drogowym” – stwierdziło MI.

Drugim z punktów poruszonych na wniosek Związku Powiatów Polskich była problematyka związana ze środkami finansowymi na inwestycje na drogach powiatowych z programów regionalnych na lata 2021-2027 oraz dofinansowywanych przez administrację rządową.

ZPP argumentował, że powiaty zarządzają wielokilometrową siecią dróg, w skład której często wchodzi drogi gruntowe, które nie odpowiadają drogom powiatowym w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, ale zostały przekazane samorządom w wyniku reformy administracyjnej kraju w 1999 r.

Utrzymanie dróg, naprawy cząstkowe i realizacja inwestycji drogowych generują wysokie koszty, które powiaty pokrywają z dochodów własnych. Aktualnie koszt przebudowy drogi powiatowej poza terenem zabudowanym wynosi ok. 2 mln zł za 1 km drogi, a na obszarze zabudowanym to ok. 4 mln zł za 1 km. Realizacja ww. inwestycji z dofinansowaniem ze źródeł zewnętrznych w proporcji 50:50 jest często niemożliwa z uwagi na brak możliwości zabezpieczenia środków własnych przez powiaty.

Finalnie, ZPP zwrócił stronie rządowej uwagę na to, by:

- w Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg udział środków rządowych został zwiększony do poziomu 75-85% dofinansowania,
- w rezerwie subwencji ogólnej na drogi samorządowe na lata przyszłe, w zakresie zadań „mostowych”, zwiększyć udział środków rządowych również do poziomu 75-85% dofinansowania.

Przedstawiciele Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wyjaśnili, że RFRD pozwala na maksymalne dofinansowanie w wysokości 80%. Co do rezerwy subwencji ogólnej, to jej kryteria są ustalane przez stronę rządową wspólnie ze stroną samorządową.

„W zakresie RFRD możemy zmienić przepisy i zasady, czyli przejść na listę rankingową i „punktować” poszczególne inwestycje. Dotychczas projekty sprawdzamy i oceniamy zero-jedynkowo, czyli czy projekt spełnia, czy nie spełnia wymagań programu. W 13 województwach dofinansowanie z RFRD jest na poziomie 80%. W pozostałych województwach maksymalny poziom dofinansowania jest niższych, bowiem sporo zadań zostało umieszczonych na listach rezerwowych” – odpowiedział resort.

## Relacja z posiedzenia Zespołu ds. Infrastruktury KWRiST

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 14, lipiec 2023 09:24

Przemysław Matysiak

Odsłony: 1380

---

Reasumując, samorzady we wspólnym interesie powinny walczyć o zwiększenie środków na inwestycje drogowe.