

W czwartek, 16 lipca, odbyło się posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Zgromadzeni debatowali nad 8 punktami, wydając przy tym dwie pozytywne opinie wiążące do procedowanych projektów aktów prawnych.

Z inicjatywy ZPP

Na wniosek **Związku Powiatów Polskich** podjęta została dyskusja dotycząca **wyłączenia autobusów z napędem spalinowym oraz tzw. miękką hybrydą (MHEV) z możliwości finansowania zakupu taboru w krajowych i unijnych programach inwestycyjnych.**

Problem dotyczy przede wszystkim skutków tego wyłączenia dla realizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na poziomie powiatowym oraz nadchodzących obowiązków związanych z planowanym wejściem w życie zmian, m.in. w zakresie wymiany taboru, wynikających z procedowanego art. 11f ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Z jednej strony nakładany jest obowiązek wymiany taboru na pojazdy spełniające wymóg wiekowy, z drugiej zaś brak jest dostępnego finansowania zakupu pojazdów o napędzie ekonomicznie i technicznie dopasowanym do eksploatacji w warunkach komunikacji powiatowej. Bez odpowiedniego wsparcia ze strony Państwa operatorzy realizujący przewozy powiatowe nie będą w stanie przeprowadzić niezbędnej wymiany taboru. Pragniemy również podkreślić, że dotychczasowe doświadczenia wynikające z eksploatacji autobusów elektrycznych wskazują, iż napęd ten nie sprawdza się w warunkach komunikacji powiatowej. Powoduje on znaczący wzrost jednostkowych kosztów świadczenia usług przewozowych, co w konsekwencji zmusza samorządy powiatowe i gminne do ograniczania liczby połączeń z uwagi na brak wystarczających środków budżetowych na zwiększenie dopłat do transportu publicznego – pisała w swoim wniosku organizacja.

Mając na uwadze konieczność zapewnienia lokalnym społecznościom dostępu do stabilnego i efektywnego transportu publicznego, **ZPP** zwrócił się z prośbą o ponowne przeanalizowanie możliwości objęcia wsparciem wymienionych pojazdów w programach finansowanych ze środków krajowych i unijnych.

Podczas obrad przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wskazali, że wymienione ograniczenia w prawie polskim wynikają z przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, stanowiących element realizacji reform przewidzianych w KPO. Tym samym wszelkie postulowane zmiany wymagałyby stanowiska Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Nie pozostaną jednak obojętni na podniesioną kwestię.

– My też dostrzegamy ten problem, rozumiemy wniosek Związku Powiatów Polskich. Będziemy rozmawiali z odpowiednimi resortami, takimi jak Ministerstwo Energii czy Klimatu i Środowiska, na temat ewentualnych możliwości umożliwienia dofinansowania zakupu takich pojazdów. Co do efektów, nie mogę nic obiecać i zadeklarować, jak te rozmowy się zakończą, ale mogę zadeklarować na pewno, że będziemy wspierać samorządy, jeżeli chodzi o możliwość znalezienia środków na dofinansowanie zakupu takich taborów, jeżeli chodzi o te przewozy. I też tak rozumiemy ten problem przewozów powiatowych, że ich specyfika może nie do końca odpowiadać pojazdom elektrycznym. (...) deklaruje tu z naszej strony odpowiednią pomoc w tym zakresie – mówił przedstawiciel resortu infrastruktury.

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 17, lipiec 2026 15:26

Anna Dąbrowska

Odłony: 42

Ustalono, że strona samorządowa w kolejnym tygodniu otrzyma pisemną odpowiedź w tej sprawie, zaś dyskusja odbędzie się także na posiedzeniu Zespołu ds. Energii, Klimatu i Środowiska.

Związek Powiatów Polskich wnioskował również o uwzględnienie w porządku obrad posiedzenia Zespołu punktu dotyczącego standaryzacji zadań zleconych z zakresu administracji rządowej wykonywanych przez starostów na podstawie *ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury nie byli jednak przygotowani do udzielenia odpowiedzi na przedstawione pytania. Zapewnili, że udzielą odpowiedzi na piśmie bądź jeszcze w lipcu zorganizują spotkanie wyjaśniające.

Pozytywne opinie wiążące

Zespół wydał pozytywną opinię wiążącą do projektu *ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw* (UC95).

Projekt nowelizuje ustawę homologacyjną i Prawo o ruchu drogowym, regulując zasady dopuszczania do ruchu pojazdów sprowadzanych z UE i spoza niej. Każdy ciągnik rolniczy z kraju trzeciego (nowy i używany) ma być traktowany jak pojazd nowy i objęty krajowym indywidualnym dopuszczeniem przez Dyrektora TDT, a pozostałe używane pojazdy spoza UE (np. auta z USA) przejdą nową procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, realizowaną przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów. Ponadto, w dokumencie przyznano Dyrektorowi TDT kompetencje organu nadzoru rynku wraz z systemem administracyjnych kar pieniężnych oraz uregulowano udostępnianie elektronicznych świadectw zgodności przez CEP i system EUCARIS. Dodatkowo, doprecyzowano przepisy PRD, m.in. o czasową rejestrację aut sportowych, waloryzację opłat za badania techniczne, obowiązek rejestracji pojazdów z państw trzecich przez cudzoziemców wnioskujących o pobyt oraz przepis legalizujący dalszą eksploatację ciągników spoza UE zarejestrowanych bez dokumentów homologacyjnych.

Ministerstwo Infrastruktury uwzględniło część uwag **Związku Powiatów Polskich** do projektu. W odniesieniu do pozostałych przedstawiło racjonalne wyjaśnienia.

Tożsamą **opinię wiążącą** uzyskał projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami* (nr 158).

Akt nowelizuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, dostosowując przepisy wykonawcze do zmian wprowadzonych nowelizacją z 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Najważniejsze rozwiązania zawarte w dokumencie to: wprowadzenie składanego pod rygorem odpowiedzialności karnej oświadczenia o miejscu zamieszkania na terytorium RP (odnotowywanego w profilu kandydata na kierowcę), umożliwienie przekazywania do CEPiK informacji o okresie próbnym kierowcy oraz doprecyzowanie zasad trwałego stosowania unijnego kodu „70” przy prawach jazdy wymienionych z państw trzecich. Projekt porządkuje również procedury elektroniczne i przewiduje przepis przejściowy pozwalający korzystać z dotychczasowych wzorów wniosku i decyzji do 31 grudnia 2027 r.

Uwagi do projektu zgłosił **Związek Powiatów Polskich** oraz **Unia Metropolii Polskich**.

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 17, lipiec 2026 15:26

Anna Dąbrowska

Odsłony: 42

– *My dostrzegamy te problemy, które państwo zgłaszaliście w tych uwagach – zapewniał w czasie spotkania **Przemysław Matysiak** z Ministerstwa Infrastruktury. – Natomiast na gruncie tego rozporządzenia nie jesteśmy w stanie tych wszystkich uwag uwzględnić z kilku przyczyn. Raz, że kilka kwestii wymagałoby doprecyzowania na gruncie ustawy o kierujących pojazdami. Po drugie, ta ustawa z 17 października 2025 roku, która zmieniła prawo o ruchu drogowym, ustawa o kierujących pojazdami, która to między innymi wprowadziła uprawnienia dla młodych kierowców, czyli zdobywanie prawa jazdy kategorii B od 17 roku życia, wprowadzenie okresu próbnego itd. też nakłada na nas terminy związane z obowiązkiem znowelizowania przepisów rozporządzenia odpowiednio do 3 i 4 września tego roku. Stąd jesteśmy świadomi, że są kwestie, które wymagają poprawienia i doprecyzowania na gruncie ustawy o kierujących pojazdami; zapraszamy państwa i zachęcamy do zgłaszania uwag do tego projektu ustawy likwidującej plac na kategorię B i B1, bo jest to ustawa, która ma co do zasady zreformować system egzaminowania kandydatów na kierowców. I na gruncie tej ustawy, zakładam, że możemy kilka rzeczy tutaj jeszcze sobie doprecyzować, wyjaśnić i zrobić tak, żeby i państwu było łatwiej jako praktykom, jeżeli chodzi o kwestie związane właśnie między innymi z wydawaniem dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami.*

Przeznaczenie rezerwy

Zespół zarekomendował pozytywną opinię odnośnie **podziału kwoty 475 mln zł z rezerwy subwencji na dofinansowanie zadań na drogach samorządowych w 2026 r. na podstawie art. 34 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.**

Sekretarz stanu i Pełnomocnik Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu **Stanisław Bukowiec** wskazał, że przeprowadzono analizę najlepszych rozwiązań, jakie mogą zostać zastosowane. Zgodnie z propozycją do puli na zadania powiatowe ma zostać przesunięta część środków na realizację zadań dotyczących dróg dojazdowych w miastach na prawach powiatu (**ok. 50 mln zł**), natomiast na zadania gminne pozostanie kwota w wysokości **145 mln zł**. W ocenie wiceministra propozycja Ministerstwa Finansów, zakładająca podział środków między gminy proporcjonalnie do liczby kilometrów dróg na ich terenie, nie jest trafna, gdyż z doświadczeń wynika, że dane przekazywane przez gminy nie są w pełni wiarygodne i nie odpowiadają stanowi faktycznemu, co mogłoby prowadzić do przekłamań przy podziale środków. Zaproponował, aby kwotę przewidzianą na zadania gminne przeznaczyć na zadania już zweryfikowane, oczekujące na listach rezerwowych.

Marek Wójcik ze **Związku Miast Polskich** zwrócił się do strony samorządowej z prośbą o akceptację rozwiązania, zgodnie z którym kwota **145 mln zł** zostałaaby przeznaczona wyłącznie na gminy — z całkowitym wyłączeniem powiatów, rozumianych szeroko. Zastępca Dyrektora Biura ZPP **Grzegorz Kubalski** wyraził sprzeciw wobec wyłączania powiatów z finansowania w sytuacji, gdy projekty powiatowe znajdują się na listach rezerwowych, przypominając, że kryteria podziału były już przedmiotem dyskusji po stronie samorządowej.

W odpowiedzi **Stanisław Bukowiec** podniósł, że w obowiązującym systemie to powiaty otrzymują najwięcej środków. **Marek Wójcik** dodał zaś, że ze wszystkich środków przeznaczonych na drogi samorządowe 42% trafia do powiatów. Podniesiono jednocześnie, że rezygnacja z proponowanego rozwiązania pozbawiłaby powiaty możliwości ubiegania się o środki na drogi dojazdowe. Ostatecznie **Grzegorz Kubalski** oświadczył, że ZPP jest gotów przystać na złożoną propozycję, jednak na najbliższym spotkaniu strony samorządowej konieczne będzie wyjaśnienie pewnych kwestii.

Pozostałe sprawy

Zespół zarekomendował pozytywną opinię do projektu *ustawy o zmianie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych* (UC 87).

Akt nowelizuje ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych, wdrażając decyzję (UE) 2024/1254, która zmienia cykl sprawozdawczości GITD dla Komisji Europejskiej z rocznego na dwuletni i ogranicza zakres przekazywanych danych. Ponadto doprecyzowuje przepisy o egzaminowaniu kierowców przewożących towary niebezpieczne, wprowadzając cykliczną waloryzację wynagrodzeń komisji egzaminacyjnych. Rozszerza także uprawnienia Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych o egzaminowanie i wydawanie zaświadczeń ADR (w języku polskim lub angielskim) także żołnierzom i personelowi cywilnemu wojsk sojuszników na terytorium RP, co wpisuje się w zobowiązania w zakresie mobilności wojskowej.

W ostatnim czasie odbyło się dodatkowe spotkanie robocze z przedstawicielami **Związku Województw RP**. W wyniku wypracowanych ustaleń osiągnięto porozumienie co do finalnego brzmienia regulacji. Projekt nie dotyczy powiatów.

Pozytywną rekomendację uzyskał także projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie profesjonalnej rejestracji pojazdów stosowanych oznaczeń oraz opłat związanych z profesjonalną rejestracją* (WPL MI 172).

Jest to nowelizacja rozporządzenia dostosowująca je do zmian w Prawie o ruchu drogowym z 21 listopada 2025 r., które rozszerzyły profesjonalną rejestrację pojazdów na przedsiębiorców handlujących pojazdami używanymi oraz badających pojazdy w ramach działalności B+R. Zmiany obejmują dostosowanie załączników do nowych warunków ustawowych (m.in. ubezpieczenie OC dla działalności B+R), ułatwienia w wypełnianiu wniosku oraz korekty porządkowe, w tym zmianę nazwy powiatu jeleniogórskiego na karkonoski.

Związek Powiatów Polskich nie zgłaszał uwag.

W porządku obrad znalazł się także projekt *ustawy o zmianie ustawy o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego oraz niektórych innych ustaw* (UD313).

Akt nowelizuje ustawę o ochronie praw lokatorów (oraz powiązane ustawy: o księgach wieczystych i hipotece, o dodatkach mieszkaniowych, o własności lokali i o spółdzielniach mieszkaniowych) w celu zwiększenia efektywności gospodarowania gminnym zasobem mieszkaniowym i skierowania pomocy mieszkaniowej do osób realnie najbardziej potrzebujących. Kluczowe rozwiązania to wprowadzenie obowiązkowej, cyklicznej weryfikacji dochodów wszystkich najemców komunalnych, rozszerzenie badania sytuacji majątkowej najemców wraz z nowymi instrumentami wypowiedzania umów, a także utworzenie nowego „zasobu uzupełniającego gminy” opartego na lokalach dzierżawionych lub wydzielonych. Projekt reguluje ponadto zasady zwrotu zwaloryzowanej kaucji, ustalania czynszu po weryfikacji dochodów, kwestie wstąpienia w najem po śmierci najemcy oraz obowiązek udostępniania lokali na potrzeby kontroli technicznych i usuwania zagrożeń pożarowych lub sanitarnych.

W przedmiocie projektu odbyły się spotkania robocze z przedstawicielami Ministerstwa Rozwoju i Technologii, w których uczestniczył **Związek Powiatów Polskich** oraz **Unia Metropolii Polskich**.

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 17, lipiec 2026 15:26

Anna Dąbrowska

Odłony: 42

Osiągnięto wówczas porozumienie co do ostatecznego brzmienia przepisów.

Projekt uzyskał **pozytywną rekomendację Zespołu** z zapewnieniem przedstawicieli resortu, że dokona stosownego uzupełnienia OSR w zakresie wydatków i dochodów po stronie JST w związku z wprowadzanymi zmianami.

Zespół odstąpił od opiniowania projektu *rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki w sprawie sposobu przygotowania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego*.

Akt ten to nowe rozporządzenie określające wymagany zakres projektu planu miejscowego, konieczne wskutek zmiany upoważnienia ustawowego dokonanej reformą planistyczną z 2023 r. Zachowuje sprawdzone rozwiązania dotychczasowego rozporządzenia z 2021 r., porządkując przepisy i dostosowując dokumentację prac planistycznych do zmian w procedurze, w tym partycypacji społecznej, cyfryzacji oraz nowych trybów.

Związek Powiatów Polskich nie zgłaszał uwag do projektu. Pojawiły się jednak zastrzeżenia ze strony **Unii Metropolii Polskich** co do braku w dokumencie stosownych uregulowań dot. terenów portowych. Zespół uzgodnił, że opinia do projektu zostanie wydana na sierpniowym posiedzeniu Zespołu, po spotkaniu roboczym.

Z porządku obrad zdjęte zostały: projekt *ustawy o zmianie ustawy o wspieraniu nowych inwestycji oraz niektórych innych ustaw* (UD391) oraz projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* (WPLMI 169).

Najbliższe posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu zaplanowane jest na **6 sierpnia**.