



ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Tadeusz Chrzan
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Mirosław Czapla
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka
POWIAT KRAKOWSKI

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Joanna Potocka-Rak
POWIAT CIECHANOWSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezdeń
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHELIŃSKI

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/363/21

Warszawa, 20 grudnia 2021 roku

Szanowny Pan

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do pisma z 3 grudnia 2021 r. (znak sprawy: DDP-1.0210.6.2021), zawierającego prośbę o zajęcie stanowiska i zgłoszenie ewentualnych uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (UD316), niniejszym przedkładam opinię Związku Powiatów Polskich do przedmiotowego projektu.

1. Art. 1 pkt 2 lit. a projektu – dodający art. 2 ust. 1 pkt 1d do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (definicja dojazdu do specjalnej strefy ekonomicznej)

Mając na uwadze specyfikę lokalizowania SSE trzeba zauważyć, że droga publiczna lub jej odcinek łączący wyznaczoną granicę strefy z najbliższą drogą publiczną to może być za mało dla zapewnienia odpowiedniego szlaku drogowego prowadzącego do strefy – gdyż np. „najbliższa droga publiczna”, do której doprowadzi dojazd, może nie być w stanie przenosić obciążenia ruchem właściwego dla SSE, w której miałyby być prowadzona działalność gospodarcza w pełnym zakresie.

2. Art. 1 pkt 4 lit. c projektu – dodający art. 4 ust. 1b do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (dotyczący zadań remontowych)

Przepis – m.in. ze względu na jego umiejscowienie w ustawie oraz treść materiałów legislacyjnych – zapewne miał na celu wyodrębnienie zadań remontowych jako jednego z „typów” zadań. Niestety jego bieżąca redakcja powoduje, że w wielu przypadkach może on być interpretowany jako *lex specialis*, według którego w ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych dofinansowywane mają być jedynie inwestycje polegające na remoncie dróg powiatowych lub gminnych.

3. Art. 1 pkt 4 lit. d projektu – zmieniający art. 4 ust. 4 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (finansowanie ze środków RFRD wykupu nieruchomości pod drogę dojazdową do terminala intermodalnego)

Przy ograniczonych zasobach Funduszu przeznaczanie środków na finansowanie wykupu nieruchomości w pełnej wysokości – w powiązaniu z pozostałymi przepisami projektu (patrz punkt 5) – może prowadzić do wykorzystania dużej części środków Funduszu właśnie na tego typu zadania.

Jeżeli resort infrastruktury dostrzeże – a sugeruje to uzasadnienie – potrzebę finansowania budowy dróg dojazdowych do terminali intermodalnych, to należy w tym celu stworzyć odrębne źródło finansowania, a nie „wypaczać” ideę Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, przypomnijmy, w poprzedniej nomenklaturze, Funduszu Dróg Samorządowych.

4. Art. 1 pkt 15 projektu – zmieniający art. 14 ust. 2 i 3 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (szacowanie poziomu zamożności jednostek samorządu terytorialnego)

Przechodzenie na wskaźnik dochodów podatkowych – przy równoczesnym pozostawieniu pewnych „globalnych” kwot, które należy przeliczać na liczbę mieszkańców – wydaje się rozwiązaniem niepotrzebnie komplikującym przepis.

5. Art. 1 pkt 17 projektu – dodający art. 16c do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (poziom finansowania zadania dojazdowego do terminala intermodalnego)

Projekt zakłada, że dofinansowanie zadania dojazdowego do terminala intermodalnego będzie mogło wynosić nawet 95% kosztów realizacji tego zadania, a wysokość dofinansowania nie będzie mogła przekroczyć... 300 milionów złotych. W konsekwencji „Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg” ma dużą szansę na stanie się „Rządowym Funduszem Dojazdu do Terminali Intermodalnych”.

6. Art. 1 pkt 18 projektu – uchylający art. 17 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (wykorzystanie środków zewnętrznych jako wkładu własnego)

Zmianę należy ocenić pozytywnie (szczególnie w kontekście wykorzystywania przez samorządy w tym celu zewnętrznych środków krajowych), niemniej wymaga ona pogłębionej analizy z perspektywy dopuszczenia wykorzystania w tym celu środków unijnych.

7. Art. 1 pkt 20 lit. b projektu – dodający art. 21 ust. 8 do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (przewidywanie w ogłoszeniach wymogów formalnych, które wnioskodawca powinien spełnić przed podpisaniem umowy o dofinansowanie); art. 1 pkt 25 lit. a – dodający art. 28 ust. 1a do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (uzależniający zawarcie umowy o dofinansowanie od spełnienia wymogów formalnych)

Sformułowanie „wymogi formalne” jest co najmniej lakoniczne, a od dochowania wymogom formalnym będą zależały dalsze losy umowy o dofinansowanie. Stąd też sformułowanie to musi zostać doprecyzowane i należy je wyjaśnić.

8. Art. 1 pkt 22 lit. d projektu – uchylający art. 22 ust. 3 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (określający 30-dniowy termin na dokonanie oceny wniosku przez komisję wojewody)

Rozciąganie w czasie rozpatrywania wniosków przez komisję wojewody ma niewiele wspólnego z deklarowanym przez projektodawców usprawnieniem funkcjonowania RFRD – stąd też termin powinien pozostać w ustawie.

9. Art. 1 pkt 22 lit. e projektu – zmieniający art. 22 ust. 4 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (zmieniający obowiązek informowania wnioskodawcy o umieszczeniu zadania na liście wojewody na obowiązek informowania wnioskodawcy o umieszczeniu zadania na liście zatwierdzonej przez Prezesa Rady Ministrów)

Chcemy zdecydowanie zaprotestować przeciwko takiemu rozwiązaniu. Oznacza ono *de facto* utajnienie rozstrzygnięć komisji wojewody, co znacznie utrudni samorządom dochodzenie tego, jakie uznaniowe decyzje podjął Prezes Rady Ministrów.

10. Art. 1 pkt 24 lit. d projektu – dodający art. 26 ust. 4a do ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (ograniczający możliwość uzyskania dofinansowania do jednego zadania)

Z przepisu nie wynika, czy chodzi o jedno zadanie w każdym z naborów, czy jedno zadanie we wszystkich ze wskazanych naborów – powinien być to szerszy z wariantów.

11. Art. 1 pkt 25 lit. c projektu – zmieniający art. 28 ust. 8 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (wygasanie umowy z mocy prawa w przypadku nieprzekazania dofinansowania na zadanie w terminie)

Nie może być tak, że z jednej strony jednostka samorządu terytorialnego zawiera umowę o dofinansowanie, a z drugiej strony potem okazuje się, że umowa wygasa z mocy prawa, gdyż dofinansowanie nie zostało przekazane. Wygaśnięcie z mocy prawa uniemożliwia dochodzenie j.s.t. roszczeń, choć niewątpliwie odniosła ona szkodę.

12. Art. 2 pkt 3 lit. c projektu – zmieniający art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych (zwalnianie przez ministra z obowiązku lokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym)

Związek Powiatów Polskich wielokrotnie otrzymywał informacje od członków o tym, że postępowania w tym zakresie przed ministrem właściwym do spraw informatyzacji toczą się przez kilka miesięcy. W konsekwencji apelujemy o ustalenie ustawowego terminu, w którym minister powinien wydać decyzję – a w razie niedochowania temu terminowi, następowaloby milczące załatwienie sprawy.

13. Pkt 6 OSR – w zakresie kosztu budowy kanału technologicznego

Projektodawcy w Ocenie Skutków Regulacji wskazali, że koszt zlokalizowania 2,5 km kanału technologicznego wzdłuż drogi krajowej to 300 tysięcy złotych. Równocześnie zasygnalizowali brak danych od samorządowych zarządców. Według informacji posiadanych przez Związek Powiatów Polskich, w chwili obecnej realnym jest założenie kosztu na poziomie 200 tysięcy złotych na kilometr – w odniesieniu do dróg powiatowych.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich
Andrzej Płonka

