



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 CHEŁMIŃSKI

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0713/2539/22

Warszawa, 22 listopada 2022 roku

Szanowny Pan

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

w Ministerstwie Infrastruktury

Współprzewodniczący

Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu

Szanowny Pan

Piotr Grzelak

Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

Unia Metropolii Polskich

Współprzewodniczący

Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu

Szanowni Panowie Współprzewodniczący,

w odpowiedzi na pismo z 8 listopada 2022 r., znak: DTD-2.4401.279.2022, stanowiące odpowiedź na pismo Związku Powiatów Polskich dotyczące rozszerzenia kompetencji organów zarządzających ruchem drogowym poprzez wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających egzekwowanie od zarządców dróg wprowadzania zatwierdzonych organizacji ruchu oraz doprowadzania oznakowania dróg do zgodnego z zatwierdzonym projektem, niniejszym przedstawiam stanowisko Związku do przedstawionych przez resort wyjaśnień.

ZPP uznaje stanowisko Ministerstwa za niewystarczające, bowiem uwagi Związku wskazują na potrzebę poprawy skuteczności prowadzonych kontroli przez organ zarządzający ruchem, czego efektem ma być poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Wskazać należy, że resort ograniczył się do przedstawienia aktualnie obowiązujących przepisów w omawianym zakresie oraz do stwierdzenia, że wyposażenie organu zarządzającego ruchem w mechanizm dyscyplinujący nie znajduje uzasadnienia.

Nadto, nie znajduje pełnego odniesienia do przedstawionego problemu powołanie się przez Ministerstwo na art. 417 § 1 Kodeksu cywilnego, który określa zasady odpowiedzialności odszkodowawczej władzy publicznej. Przepis ten nie dotyczy odpowiedzialności deliktowej we wzajemnych relacjach między Skarbem Państwa a jednostką samorządu terytorialnego lub inną osobą prawną, które wykonują zadania z zakresu władzy publicznej, lecz odpowiedzialności deliktowej w stosunku do osób trzecich, którym została wyrządzona szkoda przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 02.03.2022 r., II CSKP 564/22). Zatem do powstania tej odpowiedzialności niezbędne jest wystąpienie szkody oraz adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy szkodą a zdarzeniem, które ją spowodowało. Ciężar przeprowadzenia dowodu co do tych przesłanek spoczywa na konkretnym podmiocie, który poniósł szkodę. Wobec tego należy stwierdzić, że stanowisko Ministerstwa w tym zakresie nie odnosi się do postulatów ZPP w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Resort powołał się również na ustalenia, na które wskazała Najwyższa Izba Kontroli podczas jednej z kontroli, gdzie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie obligatoryjnych kontroli realizowanych przez organy zarządzające ruchem. Związek Powiatów Polskich podnosi, że w informacji o wynikach kontroli pn. „Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego” z 01.07.2021 r., Izba wskazała na brak zmian systemowych w obszarze zarządzania ruchem. Według NIK nie został znowelizowany kluczowy z punktu widzenia realizacji zadań akt prawny, tj. rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem. Najistotniejsza rekomendacja NIK dotyczyła kompleksowego uregulowania kwestii organizacji ruchu na drogach, dla których od roku 2003 nie zaszły przesłanki do ich obligatoryjnego opracowania. Izba wskazywała również na zasadność weryfikacji przepisów regulujących częstotliwość przeprowadzania obligatoryjnych kontroli (źródło: Megainformacja NIK o bezpieczeństwie uczestników ruchu drogowego, str. 24, link – <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/megainformacja-bezpieczenstwo-uczestnikow-ruchu-drogowego.html>).

Zatem odnosząc się do powyższego, ZPP podtrzymuje swoje uwagi zawarte w piśmie z 3 października 2022 r., przy czym należy doprecyzować, że celem postulatów jest potrzeba poprawy skuteczności prowadzonych kontroli przez organ zarządzających ruchem i poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Założeniem przedstawionych uwag było wprowadzenie mechanizmów dyscyplinujących wobec jednostek odpowiedzialnych za wprowadzenie organizacji ruchu. Przypomnieć w tym miejscu należy, że w przypadku starosty, jest on odpowiedzialny za zarządzenia ruchem, w tym kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu, również w odniesieniu do dróg gminnych.

Istota problemu polega na tym, by omawiany nadzór był rzeczywisty i skuteczny, a żądania organu zarządzającego ruchem (określone w § 12 ust. 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem) możliwe do wyegzekwowania.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich

Andrzej Płonka