

## UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

### Informacja o projekcie:

<b>Tytuł</b>	Projekt aktualizacji Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)
<b>Autor</b>	Minister Klimatu i Środowiska
<b>Projekt z</b>	Lipca 2021 r.

### Informacje o zgłaszającym uwagi:

<b>Urząd</b>	-----
<b>Organizacja samorządowa</b>	Związek Powiatów Polskich
<b>Osoba do kontaktu</b>	Bartłomiej Zydel
<b>e-mail</b>	biuro@zpp.pl
<b>tel.</b>	(22) 656 63 34

### Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	s. 73 i s. 133 – propozycja zmiany brzmienia art. 40 ust. 8 ustawy o drogach publicznych	Propozycja zmierzająca do obniżenia opłat za umieszczenie nowo wybudowanej sieci drogowej w pasie drogi gminnej, powiatowej, wojewódzkiej i krajowej była wielokrotnie negatywnie oceniana przez Związek Powiatów Polskich – i ocena ta nie uległa zmianie.	Na wstępie trzeba zaznaczyć, że dyskusja w tym zakresie toczyła się wokół rozmaitych pomysłów – od przywołanego po generalne zwolnienie infrastruktury liniowej z opłat za zajęcie pasa drogowego. Otwieranie puszk Pandory prowadzi jedynie do negatywnych skutków, czego dowód mają zarządcy dróg w związku z nowelizacją ustawy o drogach publicznych dokonaną w drodze nowelizacji tzw. megaustawy – są narażeni na utratę wielomilionowych dochodów w skali roku. Już ewentualna utrata tych środków spowoduje duże problemy w zakresie utrzymania infrastruktury drogowej. Każde kolejne zwolnienie/obniżka opłat doprowadzi do degradacji sieci drogowej.		

			Trzeba także mieć na względzie to, że istnieje w porządku prawnym możliwość zawarcia tzw. umowy inwestycyjnej pomiędzy samorządem a inwestorem.		
2.	s. 73-74, fragment: „Podkreślenia wymaga fakt, że widełki dla opłat za zajęcie pasa drogowego zostały zróżnicowane w zależności od rodzaju infrastruktury.”	Przywołane zdanie jest co najmniej nieprecyzyjne.	Z cytowanego fragmentu wynika, jakoby w ustawie o drogach publicznych występowało daleko idące zróżnicowanie w zakresie stawek opłaty za zajęcie pasa drogowego. Tymczasem polski ustawodawca w sposób preferencyjny traktuje jedynie obiekty i urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej.		
3.	s. 92, fragment: „Wśród działań z zakresu promowania niskoemisyjnych pojazdów, w tym elektrycznych i wodorowych zarówno indywidualnych, jak i zbiorowych należy wymienić: obowiązek wymiany floty na pojazdy elektryczne przez administrację publiczną [...]”	Wnosimy o ponowne przeanalizowanie przywołanego fragmentu.	Czy stawianie sprawy w sposób tak zdecydowany, tj. odnoszenie do całej floty i zawężanie tylko do wymiany na pojazdy elektryczne nie zamyka Krajowego Programu na inne rozwiązania i technologie? Ponadto przy tak dużej operacji i ograniczonej technologii trzeba liczyć się z ogromnymi kosztami, których samorzady w obecnej kondycji finansowej – bez perspektywy jej poprawy – nie udźwigną.		
4.	s. 129, fragment: „zmiana ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087) oraz ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.	Tworzenie wyjątku dla tak małej liczby inwestycji – skądinąd bardzo ważnych, ale jednak w niewielkiej liczbie w skali kraju – uważamy za bardzo ryzykowne z perspektywy konstytucyjności przepisów ustawy o drogach publicznych.	Już dziś można mieć wątpliwości co do zgodności art. 40 ustawy o drogach publicznych z konstytucyjną zasadą równości – a dodawanie do tego przepisu tego typu wyjątków te wątpliwości tylko pogłębi. Przypominamy ponownie o istniejącej w przepisach prawa tzw.		

	<p>Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333) w wyniku której możliwe byłoby posadowienie stacji pomiarowej – bez konieczności ubiegania się o pozwolenie budowlane na posadowienie stacji, jak również zwolnienie z opłat za zajęcie pasa drogowego [...]”</p>		<p>umowy inwestycyjnej pomiędzy samorządem a inwestorem.</p>		
5.	<p>s. 134, fragment: „zmiana ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (z 2021 r. poz. 1372) poprzez: - wprowadzenie nadzoru ze strony wojewody nad terminowym przygotowaniem przez gminy założeń do planów zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe oraz ich aktualizacji; - wprowadzenie sankcji dla gmin za brak opracowania założeń do planów zaopatrzenia w ciepło, energię</p>	<p>Chcemy zdecydowanie podkreślić, że wszelkie sankcje np. za nieterminowe opracowanie założeń budzą wątpliwości konstytucyjne. Poza tym zwracamy uwagę na kolejność: najpierw należy zreformować system planowania energetycznego w gminach, następnie zobaczyć, jak wygląda jego realizacja – i dopiero myśleć o ewentualnych sankcjach.</p>	<p>Wątpliwości konstytucyjne związane są z zasadą samodzielnności jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast druga część uwagi wynika z podstawowych zasad zarządzania, w tym zarządzania publicznego.</p>		

	elektryczną i paliwa gazowe”				
6.	s. 136, fragment: „od początku 2022 r. budowa budynków publicznych w miastach jedynie w trybie domów inteligentnych w miastach powyżej 50 tysięcy”	Wskazany fragment wiąże się z co najmniej dwoma problemami: zbyt szybkim rozpoczęciem stosowania oraz finansowaniem tego typu rozwiązań.	Początek roku 2022 r. jest nie do przyjęcia z powodu trwających prac projektowych, procedur przetargowych itd. Natomiast co do kwestii finansowych, to tutaj sprawa jest oczywista – aby uzyskać korzyści w toku eksploatacji budynku, najpierw należy „wyłożyć” większe środki.		