

## 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.	<b>Wyjaśnienie</b> Proponowany postulat zmiany zasad ustalania opłat za zajęcie pasa drogowego zgłaszany był wielokrotnie przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, jak również przez jednostki samorządu terytorialnego i operatorów systemów dystrybucyjnych, odpowiedzialnych za realizację m.in. Programu przyspieszonej gazyfikacji. Wskazywano, że ponoszone opłaty stanowią jedną z barier dla rozbudowy sieci gazowej, a w konsekwencji dla realizacji programu gazyfikacji kraju. Ujęcie postulatu w przedmiotowym programie stanowi przychylnie odniesienie się strony rządowej do zgłaszanych oczekiwań. Niemniej, jeżeli stanowisko strony	<b>Podtrzymanie uwagi.</b> Zgodnie z dyskusją przeprowadzoną na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST 19 sierpnia 2021 r. chcemy zdecydowanie podkreślić, że postulat zmiany zasad ustalania opłat za zajęcie pasa drogowego – zmierzający do obniżki tych opłat – nigdy nie był postulatem formułowanym przez Komisję/Stronę Samorządową. Stąd też

			Trzeba także mieć na względzie to, że istnieje w porządku prawnym możliwość zawarcia tzw. umowy inwestycyjnej pomiędzy samorządem a inwestorem.	samorządowej uległo w tym względzie zmianie, skłonni jesteśmy do wycofania się z propozycji.	stanowisko Strony Samorządowej nie mogło ulec zmianie, gdyż najzwyczajniej w świecie go w ogóle nie było. W związku z powyższym prosimy o wycofanie się z przedmiotowej propozycji.
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.	Patrz: ustosunkowanie się do uwagi nr 1.	<b>Podtrzymanie uwagi.</b> Jak wyżej.
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.	<b>Uwaga uwzględniona</b> W projekcie wprowadzona zostanie zmiana brzmienia tego pkt na „...: stopniowa wymiana floty na pojazdy elektryczne oraz pojazdy zasilane paliwami ekologicznymi przez administrację publiczną”.	
4.	s. 129, fragment: „zmiana ustawy z dnia 21 marca 1985	Tworzenie wyjątku dla tak małej liczby inwestycji – skądinąd bardzo ważnych, ale jednak w niewielkiej	Już dziś można mieć wątpliwości co do zgodności art. 40 ustawy o drogach publicznych z konstytucyjną	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Wyjaśnić należy, że długotrwała procedura związana z uzyskaniem	<b>Podtrzymanie uwagi.</b> Raz jeszcze chcemy podkreślić, że chodzi

	<p>r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087) oraz ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. 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>liczbie w skali kraju – uważamy za bardzo ryzykowne z perspektywy konstytucyjności przepisów ustawy o drogach publicznych.</p>	<p>zasadą równości – a dodawanie do tego przepisu tego typu wyjątków te wątpliwości tylko pogłębi. Przypominamy ponownie o istniejącej w przepisach prawa tzw. umowy inwestycyjnej pomiędzy samorządem a inwestorem.</p>	<p>pozwolenia budowlanego na posadowienie stacji pomiarowej, która ma być wykorzystywana do pomiarów jakości powietrza w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, jak również opłaty za zajęcie pasa drogowego z tym związane stanowią duże utrudnienie administracyjne oraz finansowe dla Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ), odpowiedzialnego za to zadanie. Wyjaśnić należy, że GIOŚ cały czas prowadzi działania zmierzające do zagęszczenia sieci stacji pomiarowych, mierzących stan jakości powietrza, co też stanowi realizację postulatów administracji samorządowej. Realizacja tego zadania z pewnością pozwoli na szybsze posadowienie nowych stacji pomiarowych, mierzenie stężeń normowanych zanieczyszczeń powietrza, a w konsekwencji tego odpowiednio szybkie reagowanie na ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza i ochronę zdrowia ludzi.</p>	<p>nam jedynie o rezygnację ze zwolnienia w zakresie opłat za zajęcie pasa drogowego – inne uproszczenia jak najbardziej popieramy. Trudno nam się zgodzić z tym, że opłaty za zajęcie pasa drogowego stanowią duże utrudnienie finansowe dla GIOŚ – przecież np. nie jest tak, że wszystkie istniejące aktualnie stacje pomiarowe znajdują się bezpośrednio w pasach drogowych. Ponownie zwracamy uwagę na szerszy kontekst – tj. kwestię wątpliwości konstytucyjnych co do zgodności ustawy o drogach publicznych z wyrażoną w Konstytucji RP zasadą równości w przypadku utworzenia punktowych zwolnień z opłat za zajęcie pasa drogowego.</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</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,</p>	<p>Wątpliwości konstytucyjne związane są z zasadą samodzielności jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast druga część uwagi wynika z podstawowych zasad zarządzania, w tym zarządzania publicznego.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b> W projekcie wprowadzona zostanie zmiana brzmienia tego zadania na: <i>„przeprowadzenie reformy planowania energetycznego w gminach, a następnie w wyniku analizy skuteczności jej stosowania, podjęcie dalszych działań mających</i></p>	

	<p>województwa nad terminowym przygotowaniem przez gminy założeń do planów zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe oraz ich aktualizacji;</p> <p>- wprowadzenie sankcji dla gmin za brak opracowania założeń do planów zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe”</p>	<p>następnie zobaczyć, jak wygląda jego realizacja – i dopiero myśleć o ewentualnych sankcjach.</p>		<p><i>na celu zapewnienie lokalnego bezpieczeństwa energetycznego”</i></p> <p>Wyjaśnić należy, że uzasadnieniem podjęcia tych zagadnień wynika z nieskuteczności dotychczasowych regulacji, skutkującym ok. 20% odsetkiem gmin posiadających dokument planowania energetycznego, co ma wpływ na lokalne bezpieczeństwo energetyczne oraz skuteczność wdrażania transformacji energetycznej, szczególnie w zakresie pokrywania potrzeb cieplnych.</p>	
6.	<p>s. 136, fragment: „od początku 2022 r. budowa budynków publicznych w miastach jedynie w trybie domów inteligentnych w miastach powyżej 50 tysięcy”</p>	<p>Wskazany fragment wiąże się z co najmniej dwoma problemami: zbyt szybkim rozpoczęciem stosowania oraz finansowaniem tego typu rozwiązań.</p>	<p>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.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>W projekcie wprowadzona zostanie zmiana brzmienia tego zadania na „od 2025 r. budowa budynków użyteczności publicznej w systemie budownictwa inteligentnego w miastach powyżej 50 tysięcy”</p>	