

20 stycznia 2020 r. odbyło się pierwsze w tym roku posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. Dyskusja w toku posiedzenia skupiła się na trzech kwestiach: niekończącym się wątku dot. opodatkowania bocznik kolejowych podatkiem od nieruchomości, nowym rozporządzeniu ws. informacji na temat ruchów masowych ziemi oraz zmianach w ustawie o drogach publicznych związanych z wyrokiem TSUE ws. dopuszczalnych nacisków na oś.

Bocznice na głównym torze

Bocznica z głównym torem ma niewiele wspólnego. Jednak nie w toku prac Zespołu ds. Infrastruktury KWRiST. Stało się tak z uwagi na nie do końca przemyślaną implementację przepisów prawa unijnego do polskiego porządku prawnego. Zmienione przepisy ustawy o podatkach i opłatach lokalnych są wykorzystywane w celu dokonywania optymalizacji podatkowych, na czym tracą budżety gmin. Temat od miesięcy sygnalizuje Wójt Gminy Terespol – i równocześnie Prezes Związku Gmin Wiejskich RP – Krzysztof Iwaniuk, którego wspiera cała Strona Samorządowa. Na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury aktywnie głos w tej kwestii zabierał Burmistrz Miasta Sławkowa Rafał Adamczyk. Samorządowcy obecni na posiedzeniu sygnalizowali, że problem zaczyna zataczać coraz szersze kręgi – coraz więcej przedsiębiorców zamierza „optymalizować” swoje zobowiązania podatkowe poprzez umiejętne skorzystanie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Dyrektor Departamentu Podatków Sektorowych, Lokalnych oraz Podatku od Gier w Ministerstwie Finansów Justyna Przekopiak przypomniała, że autorem zmian w ustawie o podatkach i opłatach było Ministerstwo Infrastruktury. Jak stwierdziła Dyrektor Przekopiak – co nie dziwi – resort finansów „nie lubi zwolnień podatkowych”, stąd też nie widzi problemu nawet w wykreśleniu przedmiotowego przepisu. Zasygnalizowała, że nadmierne zwolnienie to ryzyko pomocy publicznej. Zadeklarowała pomoc merytoryczną resortu w pracach nad zmianą problemowego postanowienia.

Marcin Przychodzki, Dyrektor Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury przypomniał, że jako Polska nie możemy zrezygnować z wdrożenia unijnej dyrektywy – równocześnie sygnalizując, że obecny sposób wdrożenia dyrektywy jest prawidłowy. Wskazał, iż sądy administracyjne interpretują przepisy odmiennie od ich autorów, czyli resortu infrastruktury. Konkludując przyznał jednak rację Stronie Samorządowej stwierdzając: sytuacja rzeczywiście jest do zmiany. Na początku lutego ma rozpocząć prace specjalny zespół roboczy, którego celem będzie wypracowanie propozycji zmian legislacyjnych.

Ruchy masowe – na pewno nie koniec współpracy

Zespół pozytywnie zaopiniował nową wersję projektu rozporządzenia Ministra Klimatu w sprawie informacji o ruchach masowych ziemi. W nowej wersji resort ograniczył obowiązki ciążące na starostach oraz zobligował – na tyle, na ile było to możliwe w świetle ustawowego upoważnienia do wydania rozporządzenia – Państwowy Instytut Geologiczny do przekazywania starostom materiałów. Na posiedzeniu zadeklarowano, że w tym celu zostanie zmieniona właściwa instrukcja wewnętrzna PIG. Równocześnie zapowiedziano cykl szkoleń dla starostów.

Uwzględnienie części zgłaszanych uwag wymaga zmian w ustawie – Prawo ochrony środowiska. Resort zadeklarował możliwość współpracy w tym zakresie. Równocześnie mają zostać przeprowadzone prace analityczne co do zapewnienia możliwości ubiegania się o środki z wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej na działania związane z ruchami masowymi, gdyż – jak wynika z

materiałów NIK – bywa z tym różnie.

Ministerstwo Klimatu zadeklarowało gotowość do dalszych działań i roboczych kontaktów, w szczególności w zakresie pogłębiania współpracy pomiędzy starostami a Państwowym Instytutem Geologicznym.

Drogi publiczne – pierwotny projekt czekają zmiany

Projekt zmian w ustawie o drogach publicznych spotkał się z szeregiem uwag płynących do resortu infrastruktury ze Strony Samorządowej. Ministerstwo nie zdołało do momentu rozpoczęcia posiedzenia przedstawić pisemnej odpowiedzi. Warto zaznaczyć, że wersja projektu, nad którą pracował Zespół jest wersją, która trafiła do konsultacji publicznych. Stąd też Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego zapewne odniesie się ostatecznie dopiero do wersji będącej wersją po konsultacjach publicznych.

Przedstawiciele Ministerstwa po pierwsze stwierdzili, że nie są szczęśliwi z konieczności przygotowania takiego projektu ustawy – według którego wszystkie drogi z założenia mają być drogami, po których mogą się poruszać najcięższe pojazdy. Podkreślili, iż resort bardzo długo walczył i próbował przekonać KE, a potem TSUE. Jak zasygnalizowali, możliwość wprowadzenia zakazu będzie wykluczona w odniesieniu do odcinków wybudowanych albo modernizowanych ze środków unijnych tylko w czasie trwania projektu – w tej kwestii nastąpi doprecyzowanie przedłożonej regulacji ustawowej. Po jego upływie, przy spełnionych ustawowych przesłankach, nie będzie przeciwwskazań. Projektowana ustawa wzbudziła bowiem w tym zakresie spore kontrowersje. Urzędnicy resortu podkreślili, że projekt dotyczy tylko nacisków na oś – i nie będzie zmian w zakresie masy całkowitej pojazdów. Jak wskazali, w nowej wersji projektu strefy, w których dopuszczalny nacisk na oś napędową będzie ograniczony ma ustanawiać gmina – z uwagi na doświadczenia związane ze strefami płatnego parkowania. To oczywiście tylko niektóre z poruszanych wątków.

Co do skutków finansowych projektu – które w OSR są nieoszacowane – ze strony Ministerstwa popłynął jasny przekaz: są one nie do oszacowania. Natomiast jako źródło pokrycia nowych kosztów wskazywany był wielokrotnie... Fundusz Dróg Samorządowych. Trwają „poważne rozważania” na temat zmian w Funduszu, niemniej w ocenie resortu już dziś FDS stanowi podstawową odpowiedź na pytanie o skutki finansowe.

Dalsze decyzje co do losów projektu podejmie Komisja Wspólna. Najprawdopodobniej zostanie zwołane specjalne posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, na którym – na podstawie upoważnienia Komisji – zostanie wydana opinia do tego projektu.