

9 grudnia 2019 r. odbyło się ostatnie w tym roku posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Posiedzenie zdominowały następujące wątki: projekt Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku (PEP2040) odsunięcie wejścia w życie przepisów dot. kar za nieprzerejestrowanie (czy też ściślej: niezgłoszenie nabycia lub zbycia) oraz wysokość opłat za rejestrację jachtów

PEP2040

Dyrektor Tomasz Świetlicki z Ministerstwa Aktywów Państwowych wstępnie zaprezentował projekt Polityki. Co ciekawe, w toku wypowiedzi poinformował o tym, że nowelizacja ustawy o działach administracji rządowej ma nastąpić w styczniu 2020 roku. Nie jest wykluczone, że dział energia znajdzie się we właściwości Ministra Klimatu. Marta Kocon z tego samego resortu zauważyła np. że w poprzedniej wersji projektu celem był udział węgla w wytwarzaniu energii elektrycznej na poziomie 60%, a nowy projekt zakłada 56-60%.

Omawiając uwagi Strony Samorządowej dyrektor Świetlicki przedstawił kilka ciekawych twierdzeń. Zaznaczył między innymi, że ostatnią nową elektrownią węglową, jaką widzi resort jest elektrownia w Ostrołęce – i nikt w projekcie „Polityki...” nie podejmuje decyzji w zakresie gospodarki opartej na węglu. Cel unijny został przedstawiony jako cel dla całej Wspólnoty – państwa angażują się w zależności od możliwości. Tomasz Świetlicki wskazał, iż trudno o szybsze tempo rozwoju OZE niż założone w PEP2040. Resort stawia w inwestycje w elektrownie wiatrowe na morzu, gdyż tam jest zdecydowanie większa efektywność (45% do 25%). Tzw. rozwiązanie 10h w odniesieniu do wiatraków na lądzie nie jest rozwiązaniem na wieczność i będzie jeszcze analizowane. Co do uwagi, że „milion samochodów elektrycznych to cel nierealny” – wg resortu to „cel bardzo ambitny, ale takie trzeba sobie czasem stawiać”.

Marek Wójcik ze Związku Miast Polskich podkreślił m.in., że należy szerzej pochylić się nad problemem węgla brunatnego i wyczerpujących się złóż – i postawić pytanie o to: co wtedy z tymi społecznościami? Krzysztof Iwaniuk, Prezes Związku Gmin Wiejskich RP stwierdził, iż należy przywrócić gminne fundusze ochrony środowiska i zastanowić się nad opracowaniem regulacji nt. gminnych energetyków.

Przedstawiciel Związku Powiatów Polskich szczególnie nacisk położył na pytanie o niejasne fragmenty projektu PEP2040 dotyczące lokalnego planowania energetycznego. Pytał, czy tylko diagnoza, czy coś więcej? Czy są jakieś propozycje – jeśli tak, to jakie? PEP2040 mówi dość mgliście w tym kontekście o roku 2022 jako pewnej cezurze. Dyrektor Świetlicki w odpowiedzi wskazał, że 2022 r. to termin, w którym musimy wypracować jakieś rozwiązania – od 12 lat pracuje we właściwym Departamencie i widzi, że obecny system nie działa. Tomasz Świetlicki zaznaczył, że nie będzie żadnych sankcji finansowych za brak założeń i planów. Po zamknięciu prac nad PEP2040 resort ma rozpocząć prace ze Stroną Samorządową zmierzające do wypracowania szczegółów zmian.

Marek Wójcik zasygnalizował, że w projekcie powinny się znaleźć wskazania m.in. dotyczące subwencji ekologicznej i otwarcia programu „Czyste Powietrze” na samorządy. Dyrektor Świetlicki zadeklarował, że kwestie te zostaną ujęte w „Polityce...” jako obszary wymagające przeanalizowania.

Kary, kary, kary

Na wniosek ZPP w ramach „Spraw różnych” posiedzenia znalazł się wątek dot. odsunięcia terminu

wejścia w życie art. 140mb ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jak wiadomo Minister Infrastruktury prowadzi w parlamencie projekt nowelizujący ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. Skoro przepisy dot. kar dodano w drodze ustawy zmieniającej ustawę o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, prowadzonej przez Ministra Środowiska, to odsunięcia wejścia w życie można byłoby dokonać w ramach zmian w PTZ.

Dyr. Grzegorz Kubalski z Biura ZPP przypomniał o tym, że na dziś istnieją bardzo duże wątpliwości, czy począwszy od 1 stycznia 2020 r. będzie istniała możliwość skutecznego wymierzania kar. Podkreślił, iż ZPP docenia próby podejmowane na poziomie rozporządzenia – niemniej rozporządzeniem nie można doprecyzowywać przepisów ustawy (przykład „właściciela”). Zyskany dzięki odsunięciu wejścia w życie czas pozwoliłby co najmniej doprecyzowanie treści rozporządzenia, a najlepiej na dokonanie zmian ustawowych. Dyrektor Kubalski podkreślił, że w przeciwnym razie możemy jako Polska otrzymać zarzut, iż pozornie wprowadziliśmy regulacje unijne, bo przepisy krajowe są praktycznie nie do wykonania – a tym samym nie rozwiązują problemu.

Jak zaznaczyła dyr. Bogusława Brzdąkiewicz z Ministerstwa Klimatu planów odsunięcia wejścia w życie nie ma, a Komisja wycofała się z przekazania wniosku do TSUE – niemniej pozostawiła gospodarzowi ustawy wypowiedź.

Dyr. Aldona Wieczorek z Ministerstwa Infrastruktury na wstępie swej wypowiedzi podkreśliła, że właścicielem omawianych przepisów jest... minister właściwy do spraw klimatu. Stwierdziła, że MI ze swojej strony tylko po powzięciu informacji o ich pojawieniu się od razu rozpoczęło działania. Przyznała, że rzeczywiście nie wszystko można zrobić w rozporządzeniu – a dzisiaj nie jest możliwe przeprowadzenie legislacji ustawowej.

G. Kubalski zaapelował do Strony Rządowej o uzgodnienie tego, kto jest gospodarzem przepisu – albowiem Strona Samorządowa musi wiedzieć, do kogo mieć postulaty i pretensje. Natomiast do Ministerstwa Klimatu skierował następujące słowa: przepisy mają uchronić państwo przed karami – czyli państwo dzięki temu ileś oszczędziło; równocześnie wpędzono samorządy w koszty – a zyski nie będą wynosiły miliardów, wbrew temu, co mówią portale internetowe; wręcz przeciwnie, bardzo możliwe, że będziemy zwracać kary po orzeczeniach sądów administracyjnych. Czy mamy rozumieć, że w takiej sytuacji ktoś nam pomoże z kosztami, które będziemy mieć w związku z tym?

Dyr. Brzdąkiewicz wyraźnie poirytowana stwierdziła, że nie rozumie wyводу – i wszyscy powinni być usatysfakcjonowani tym, że są kary. W odpowiedzi dyr. Kubalski szczegółowo wyłożył wszystkie istniejące wątpliwości. B. Brzdąkiewicz stwierdziła, że dyskusja do niczego nas nie doprowadzi, a resort klimatu nie jest właścicielem ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dodała, że skoro jest problem z realizacją tego przepisu, to może wprowadźmy zmiany ustawowe w międzyczasie.

Naczelnik Barbara Plak-Nowicka z resortu infrastruktury zaznaczyła, że nikt nie chce unikać odpowiedzialności i niepotrzebnie robiona jest atmosfera kataklizmu. Równocześnie podkreśliła, że MI w I kwartale będzie monitorować realizację tych przepisów. Jeśli Ministerstwo dojdzie do konkluzji, że trzeba je zmienić – a wygląda na to, że przepisy te będą wymagały zmiany – to do takich zmian dojdzie. Przyznała, że dawny resort środowiska może nie znać niuansów związanych z procesem rejestracji. Jak wskazała B. Plak-Nowicka rozporządzenie zostanie wydane niebawem, podobnie też słynny już komunikat MI dot. wątpliwości interpretacyjnych.

Rejestracja jachtów, czyli drogi jacht i tania rejestracja?

Dyr. G. Kubalski z Biura ZPP wskazał na wstępie, że doszło do zbliżenia stanowisk między ZPP i MGMiŻŚ, niemniej istnieją dwie problematyczne wątki:

1. Zróżnicowanie stawek dla „nowych” i „starych” (dziś zarejestrowanych) jednostek – nie widzimy jako ZPP podstawy dla różnicowania nowych i starych – ew. to 10 złotych wpłacane na utrzymanie systemu. Tym samym różnica może istnieć, ale na poziomie 10 złotych.
2. Waloryzacja nakładanej opłaty: maksymalna wysokość opłaty według przepisów ustawy jest uzależniona od odpowiedniej części minimalnego wynagrodzenia za pracę, stąd też zamiast określonej kwoty powinna być w rozporządzeniu wskazana odpowiednia część minimalnego wynagrodzenia.

Sonia Knobloch-Sieradzka resortu gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej przypomniała, że dotychczas Ministerstwo mówiło o obniżce 50% dla jednostek dotychczas zarejestrowanych. Resort stoi na stanowisku, że obecne kwoty – czyli 80 złotych dla „nowych” i 60 zł dla „starych” – są odpowiednie. Dodajmy, że wzrost do kwoty 60 złotych nastąpił dopiero po uwagach ZPP. Ponadto S. Knobloch-Sieradzka powiedziała, że jeżeli resort dostanie dane mówiące o tym, że koszty są wyższe, to deklaruje gotowość zmiany rozporządzenia.

Dyr. Kubalski stwierdził, że Zespół opiniuje projekt pozytywnie – ale pod warunkiem, że na posiedzeniu plenarnym KWRiST minister właściwy złoży deklarację co do tego, iż za dwa lata wrócimy do zmiany rozporządzenia oraz w przedmiocie ogólnej otwartości resortu na argumenty kosztowe.