

11 grudnia 2020 r. odbyło się ostatnie w roku 2020 posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. Zespół w toku posiedzenia zajmował się sprawami dotyczącymi gospodarki wodnej, ochrony środowiska oraz dróg publicznych.

### **Specustawa suszowa – rekonstrukcja „osuszyła” zapal**

Przypomnijmy, że zlikwidowane Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadziło intensywne prace nad tzw. specustawą suszową, które utknęły w martwym punkcie po rekonstrukcji rządu. Koniec końców sprawy związane z gospodarką wodną znalazły się w Ministerstwie Infrastruktury – według pierwotnego założenia rekonstrukcji rządu były przypisane do Ministra Klimatu i Środowiska, jednak nastąpiła w tym zakresie zmiana. W związku z tym tak naprawdę od października 2020 r. nic w przedmiocie prac nad specustawą się nie wydarzyło. Małgorzata Bogucka-Szymalska, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w MI poinformowała zebranych na posiedzeniu Zespołu, że projekt specustawy ma zmieniony numer wpisu do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów i w najbliższym czasie zostaną wznowione nad nim prace. Równocześnie zawieszono prace podejmie zespół roboczy ds. specustawy, powołany w ramach KWRiST. Jego spotkanie planowane jest na początek 2021 roku. Ponadto dyr. Bogucka-Szymalska poinformowała o tym, że jest już wstępnie gotowy projekt odrębnej nowelizacji Prawa wodnego – prowadzonej poza zmianami wynikającymi ze specustawy suszowej.

### **Usuwanie odpadów, czyli poszukiwanie finansowania trwa**

Związek Powiatów Polskich zgłosił konieczność zapewnienia odpowiedniego finansowania dla wykonywania zadania z art. 26a ust. 1 pkt 2 ustawy o odpadach, czyli usuwania odpadów przez organ oraz gospodarowania nimi w przypadku, gdy obowiązek usunięcia odpadów powstał w związku z wydaniem decyzji o cofnięciu decyzji związanej z gospodarką odpadami, stwierdzeniem nieważności, uchynieniem lub wygaśnięciem decyzji związanej z gospodarką odpadami – które jest zadaniem starosty w przypadkach, w których to do starosty przypisana jest kompetencja do wydania przedmiotowych decyzji. ZPP zaproponował wprowadzenie konkretnych zmian legislacyjnych: albo uszczegółowienie zasad przyznawania wsparcia ze środków NFOŚiGW i wojewódzkich funduszy, albo przekształcenie zadania w zadanie zlecone – lecz z zapewnieniem finansowania ze strony wojewody przed wydaniem decyzji z art. 26a ust. 3 ustawy o odpadach, określającej szczegóły „zastępczego usunięcia”.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej mają odpowiedzieć pisemnie na postulaty sformułowane przez Związek. Niemniej resort poinformował, że na chwilę obecną na pewno w Ministerstwie ani w NFOŚiGW nie toczą się żadne prace legislacyjne w tym zakresie. Szkoda, gdyż nie powinny zacząć się toczyć wtedy, gdy problem urośnie do ogromnej skali – choć jak wiadomo już teraz sytuacja w całym kraju jest bardzo poważna.

### **Rozporządzenia dotyczące przejazdów pojazdów nienormatywnych – resort infrastruktury wchodzi na wyżyny abstrakcji**

Zespół zajmował się również dwoma projektami rozporządzeń związanych z tzw. ustawą naciskową, tj. projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego oraz projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych.

Dlaczego mowa o wyżynach abstrakcji? Po pierwsze dlatego, że przecież nowelizacja ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, która zmodyfikuje przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie wyszła jeszcze z Senatu. Równocześnie ustawa ta ma wejść życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw, co stanowi wystarczający okres do przeprowadzenia aktów wykonawczych. Jednak według resortu infrastruktury dwa miesiące to za mało, żeby przeprowadzić prace legislacyjne związane z rozporządzeniem – i dlatego należy procedować projekty bez ogłoszonej podstawy prawnej. Warto także dodać, że projekty te nie zostały dołączone do projektu ustawy naciskowej, który Rada Ministrów skierowała do Sejmu.

Po drugie abstrakcyjna była odpowiedź na uwagi Związku Powiatów Polskich co do wysokości opłat – niezmienionej w porównaniu z obecnie obowiązującym rozporządzeniem (z uwzględnieniem zmian kategorii zezwoleń, które nastąpią po wejściu w życie zmian ustawowych). Ministerstwo stwierdziło bowiem – najpierw pisemnie, a potem ustnie w wypowiedziach przedstawicieli Departamentu Transportu Drogowego – że ustawowe stawki maksymalne nie zostaną podniesione, więc podniesienie stawek w rozporządzeniu byłoby niezasadne – co świadczy o niezrozumieniu konstrukcji stawek maksymalnych albo „udawaniu Greka”. Do tego resort wskazał, że ewentualna zmiana stawki (np. w oparciu o inflację na przestrzeni lat; ZPP zwracał uwagę na utratę wartości pieniądza w ostatnich latach) w rozporządzeniu byłaby niewielka, a wymagałaby szerokich konsultacji – to stwierdzenie interesujące z dwóch powodów. Po pierwsze „niewielka zmiana” i „szerokie konsultacje” – uderzający jest rozdźwięk tych dwóch pojęć. A po drugie: właśnie na tym polega proces legislacyjny, czyli na tym, że w jego toku wprowadza się w projektach zmiany i procesu nie rozpoczyna się wtedy od początku – chyba że następują głębokie, konstrukcyjne modyfikacje. Absurd gonił absurd, jak w „Paragrafie 22” Josepha Hellera. Tam niejaki Major (stopień wojskowy) Major Major (imię i nazwisko) przyjmował podwładnych tylko wtedy, gdy go nie było.