



ZWIĄZEK
POWIATÓW
POLSKICH

Stanowisko
Związku Powiatów Polskich
w sprawie zmian w Prawie ochrony środowiska

Warszawa, 14 maja 2020 roku

Zarząd Związku Powiatów Polskich stanowczo protestuje przeciwko przepisom, jakie zostały przyjęte w ramach ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony Środowiska. Nastąpiło to bowiem bez uzyskania opinii Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, co stanowi zarówno naruszenie przepisów ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej, jak i nadwyrężenie niezbędnego zaufania pomiędzy Radą Ministrów a samorządami.

Ustawa z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2019 r., poz. 2087) wprowadziła do Prawa ochrony środowiska m.in. przepisy art. 117a oraz art. 315f. Według pierwszego z nich, zarządzający m.in. drogami – z wyłączeniem zarządzających drogami gminnymi – dokonują identyfikacji głównych dróg (według art. 112a pkt 2 POŚ jest to droga, po której przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów, czyli niecałe 9 tysięcy pojazdów na dobę) i przekazują, w zakresie swojej właściwości, Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska szereg danych dot. tych dróg. Nowelizacja została ogłoszona w Dzienniku Ustaw 30 października 2019 r. i weszła w życie 14 listopada. Dane należy przekazywać co pięć lat, do 30 stycznia; pierwszy taki termin upływał 30 stycznia 2020 roku. Równocześnie jednak – w analogicznym terminie – w przypadku niezidentyfikowania w zakresie swojej właściwości głównych dróg, zarządzający mają przekazywać Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska informację w tym zakresie.

Natomiast w art. 315f ust. 1 Prawa ochrony środowiska ustawodawca przewidział bardzo wysoką karę za niedochowanie tym obowiązkom, niewspółmierną do skali przewinienia. Albowiem zarządzający drogą podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 złotych za każdy dzień opóźnienia – i to nie tylko opóźnienia w zakresie zidentyfikowania głównych dróg, ale również nieprzekazania informacji o ich niezidentyfikowaniu. Ponadto w art. 117a ust. 7 przewidziano, że za nieprzekazanie danych identyfikujących albo informacji uznaje się również przekazanie niekompletnych, nieprawdziwych lub wprowadzających w błąd danych albo informacji. Co jeszcze bardziej niezrozumiałe, kara za opóźnienie ma być wymierzana przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska – według art. 315f ust. 8 Prawa ochrony środowiska – za okres:

- 1) do ustania naruszenia – po stwierdzeniu z urzędu lub na wniosek zarządzającego drogami, że przekroczenie lub naruszenie ustało lub
- 2) do dnia 31 grudnia każdego roku – jeżeli do tego dnia przekroczenie lub naruszenie nie zostało usunięte, lub
- 3) od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, o którym mowa w pkt 2, do ustania naruszenia – po stwierdzeniu z urzędu lub na wniosek zarządzającego drogami, że przekroczenie lub naruszenie ustał.

Innymi słowy – „licznik bije” co najmniej do momentu usunięcia naruszenia albo końca 2020 roku. Wojewódzcy inspektorzy mają obowiązek powiadomienia zarządców o istniejącym naruszeniu i zasadach wymierzania kar pieniężnych, natomiast dla tychże inspektorów ustawa nie przewidziała nawet terminu na powiadomienie zarządcy o istniejącym naruszeniu, nie mówiąc już o karze za nieprzekazanie takowej informacji.

Wprowadzanie tak istotnych zmian bez bieżącego, stałego kontaktu z organizacjami samorządowymi i wypracowywania kompromisowych rozwiązań oceniamy skrajnie negatywnie. Nie dość, że projekt nie został zaopiniowany przez KWRiST, to przepisy dot. kar za opóźnienie zostały do niego wprowadzone już po przedłożeniu Komisji Wspólnej. Trzeba dodać, że także przepisy dot. sporządzania strategicznych map hałasu w projekcie przedłożonym KWRiST miały zupełnie inny kształt. Strategiczne mapy hałasu miał sporządzać Główny Inspektor Ochrony Środowiska. Po uchwaleniu ostatecznej wersji nowelizacji art. 118 ust. 3 Prawa ochrony środowiska stanowi, że takowe mapy mają sporządzać między innymi zarządzający drogami. W tym przypadku wysokość kary to 500 000 złotych.

Uważamy, że w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego należy wypracować projekt nowelizacji ustawy – Prawo ochrony środowiska w przedmiotowym obszarze, który z jednej strony zapewni efektywność wykonywania zadań z zakresu ochrony przed hałasem, ale z drugiej nie będzie zawierał tak kontrowersyjnych rozwiązań, jak te obecnie obowiązujące. Chcemy również podkreślić, że w obecnej bardzo trudnej sytuacji finansowej samorządów – będącej wynikiem wcześniejszych decyzji podejmowanych przez rządzących oraz wystąpienia epidemii COVID-19 – uważamy obciążanie zarządców dróg przedmiotowymi karami za irracjonalne. Zaoszczędzone środki mogłyby posłużyć zarządcom dróg np. do sfinansowania inwestycji, które mają być przecież ważnym narzędziem ożywiania gospodarki. Należy także podkreślić, że ze względu na bardzo krótką *vacatio legis* terminowe przekazanie danych albo informacji przez zarządców dróg zostało przez projektodawców i ustawodawcę bardzo utrudnione.

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich
Andrzej Płonka

