

Przegląd prawa

Wybrane wyroki i postanowienia sądowe, omówienie, zapowiedzi i komentarze do projektów nowych aktów prawnych dotyczących ochrony środowiska i związanych z gospodarką komunalną.

Prosto z wokandy

Ustalenie opłaty za postój jest obowiązkowym elementem uchwały rady gminy dotyczącej ustanowienia strefy płatnego parkowania (SPP)

Rozstrzygnięcie nadzorcze nr PN. 4131.454.2016 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z 27 grudnia 2016 r. Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego).

Zdaniem wojewody warmińsko-mazurskiego, wadliwe uregulowanie stawki opłaty za postój w uchwale dotyczącej opłat za parkowanie w SPP powoduje brak obligatoryjnego elementu takiej uchwały, a tym samym przesądza o konieczności stwierdzenia nieważności całej uchwały. Podstawą prawną do podjęcia ww. uchwały jest przepis art. 13b ust. 4 ustawy o drogach publicznych (u.d.p.), stosownie do którego rada miejska, ustalając SPP, określa wysokość i sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 u.d.p. (tj. opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w SPP), a także może wprowadzić opłaty abonamentowe i zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi. Jak podkreśla organ nadzoru, z treści przepisu wynika, że obowiązkowym elementem uchwały rady miejskiej jest ustalenie opłaty za postój pojazdów w SPP. Wojewoda warmińsko-mazurski zarzucił kontrolowanej uchwale niezgodność z art. 13b ust. 5 u.d.p., który wskazuje na sposób określania stawek opłat. Zgodnie z nim, ustalając opłaty za postój w SPP, uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny postoju. Progresja nie może jednak przekraczać powiększenia stawki o 20% za kolejne

godziny w stosunku do poprzedniej, natomiast stawka za czwartą godzinę i kolejne nie może przekraczać stawki za pierwszą godzinę postoju.

W przypadku kontrolowanej uchwały powiększenie opłaty za drugą godzinę wynosi 50%, natomiast stawka za czwartą i kolejną przekracza stawkę przewidzianą za pierwszą godzinę postoju. Organ nadzoru uznał ten zapis za niezgodny z art. 13b ust. 4 ustawy o drogach publicznych, co powoduje jego nieważność. W związku z tym brak regulacji w zakresie obligatoryjnego elementu przewidzianego w delegacji ustawowej powoduje nieważność całej uchwały i decyduje o konieczności usunięcia jej z obrotu prawnego.

Określenie warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z 14 kwietnia 2016 r., sygn. akt III SA/Kr 1724/15, prawomocny, CBOSA.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie, organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego nie może dowolnie kształtować obowiązków przewoźników w zakresie korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców. WSA stwierdził, iż przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (u.p.t.z.) precyzyjnie regulują procedurę ustalania rozkładu jazdy, który proponuje przedsiębiorca zainteresowany uzyskaniem potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Zdaniem Sądu, poprzez określenie przez radę gminy przystanków początkowych i końcowych przedsiębiorca planującemu prowadzenie działalności w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostaje narzucona linia komunika-

cyjna i trasa przejazdu. Tymczasem w obowiązujących przepisach nie ma kompetencji dla rady gminy do dokonywania tego rodzaju ograniczeń działalności przewoźników w drodze aktu abstrakcyjnego i generalnego.

WSA wskazał, iż z art. 32 ust. 3 pkt 3 u.p.t.z. (stanowiącego o konieczności uzgadnianie zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach miast lub dworców) nie wynika uprawnienie do określania przystanków początkowych i końcowych. Przepis ten dotyczy bowiem postępowania indywidualnego związanego z konkretnym wnioskiem przedsiębiorcy.

Zmiany prawa

Strefy ograniczonej emisji spalin w największych polskich miastach?

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym, druk sejmowy nr 1199.

14 grudnia 2016 r. do Sejmu trafił projekt ustawy mający na celu wprowadzenie możliwości ustanawiania przez rady miast powyżej 200 tys. mieszkańców stref ograniczonej lub zakazanej emisji spalin.

Projekt zakłada m.in. dodanie do przepisów Prawa ochrony środowiska artykułu 96b, którego głównym celem będzie stworzenie możliwości ustanowienia przez radę miasta o liczbie mieszkańców powyżej 200 tys. osób strefy ograniczonej lub zakazanej emisji spalin powstałych z ruchu pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi poprzez wprowadzanie ograniczeń lub zakazów wjazdu do danej strefy dla pojazdów niepełniających ustalonych norm emisji Euro. Obecnie miast o podanej wielkości jest w Polsce 16 (m.st. Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice, Białystok, Gdynia, Częstochowa, Radom, Sosnowiec i Toruń).

Projektodawcy proponują, aby strefa taka mogła być wprowadzona przez radę

miasta w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na środowisko w związku z emisją spalin z pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi w drodze uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego. Uchwała taka będzie musiała zawierać szereg elementów o charakterze obligatoryjnym oraz będzie mogła również określać elementy fakultatywne. Elementami obligatoryjnymi będą: granice obszaru objętego strefą (przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia ruchu tranzytowego), wymogi w zakresie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach w odniesieniu do rodzajów pojazdów dopuszczonych do poruszania się w strefie, sposób organizacji ruchu w strefie oraz ograniczenia lub zakazy ruchu pojazdów niespełniających wymogów, o których mowa w punkcie 2 ustawy.

Jednocześnie uchwała będzie mogła także określać: dodatkowe wymogi w zakresie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach lub sposób organizacji, ograniczenia albo zakazy ruchu pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym zgodnie z planem działań krótkoterminowych, o którym mowa w art. 92 Prawa ochrony środowiska i wyłączenia z tych ograniczeń lub zakazów, w tym dla pojazdów należących do mieszkańców strefy, pojazdów uprzywilejowanych, pojazdów komunikacji publicznej, taksówek, pojazdów osób niepełnosprawnych, a także pojazdów historycznych lub zabytkowych.

Wprowadzone ograniczenia lub zakazy poruszania się w strefie mają być uzależnione od przypisania pojazdu do klasy emisji spalin z pojazdów, ustalonej według normy emisji spalin Euro, co z kolei ma być określane przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze stosownego rozporządzenia.

Konsekwencją wdrożenia ww. proponowanych przez projektodawców zmian mają być również zmiany w zakresie możliwości karania osób nieprzeznaczających ograniczeń lub zakazów oraz zasad oznakowania pojazdów, wprowadzone do przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Projektodawcy zakładają, że proponowane zmiany miałyby wejść w życie po upływie 30 dni od daty ich ogłoszenia. Obecnie projekt został skierowany do I czytania na posiedzeniu Sejmu.

Zmiany w zakresie emisji zanieczyszczeń ze średnich źródeł spalania paliw (MCP)?

Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw, obecnie na etapie prac w Rządowym Centrum Legislacji.

W Ministerstwie Środowiska trwają prace nad wdrożeniem do polskiego porządku prawnego tzw. dyrektywy MCP w zakresie zmian w funkcjonowaniu systemu regulującego sprawy związane z emisją zanieczyszczeń ze średnich źródeł spalania paliw.

W obecnej wersji projektu nowelizacji (projekt z 5 stycznia 2017 r.) Ministerstwo Środowiska proponuje, w celu wdrożenia dyrektywy MCP, zmiany w przepisach ustawy Prawo ochrony środowiska w zakresie dotyczącym: zawartości wniosków o wydanie pozwoleń, informacji zamieszczanych w zgłoszeniach, prowadzenia publicznie dostępnego rejestru średnich źródeł spalania paliw, a także uwzględnienia na etapie przygotowywania programów ochrony powietrza potrzeby wprowadzenia bardziej rygorystycznych od wynikających z dyrektywy MCP dopuszczalnych wielkości emisji dla średnich źródeł zlokalizowanych w strefach, w których nie są dotrzymywane standardy jakości powietrza.

W zakresie powyższych zmian projektodawcy wskazują, że dla niektórych istniejących źródeł spalania paliw zmiany w ustawie Prawo ochrony środowiska będą także umożliwić skorzystanie przez operatorów tych źródeł z mechanizmów derogacyjnych przewidzianych w dyrektywie MCP, odraczających termin wejścia w życie zaostrzonych wymagań emisyjnych. Co jednak istotne, dopuszczone dyrektywą MCP odstępstwa od ogólnych wymagań emisyjnych są odstępstwami czasowymi (od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2029 r.). W przypadku wejścia w życie projektowanych rozwiązań Ministerstwo Środowiska wskazuje, że konieczna będzie zmiana rozporządzeń wykonawczych do ustawy Prawo ochrony środowiska, regulujących sprawy standardów emisyjnych oraz wymagań w zakresie pomiarów wielkości emisji zgodnie z wymaganiami dyrektywy MCP.

Wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektywy MCP wymagać będzie również zmian w innych ustawach – ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (w celu dodania rejestru średnich źródeł spalania paliw do katalogu dokumentów udostępnianych publicznie) oraz ustawie o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (w celu przypisania Krajowemu Ośrodkowi Bilansowania i Zarządzania Emisjami dodatkowego zadania, jakim jest prowadzenie rejestru średnich źródeł spalania paliw).

Oprócz zmian wynikających z przepisów dyrektywy MCP projektodawcy proponują też nowelizację ustawy Prawo ochrony środowiska w innym zakresie. Zmiany te dotyczą doprecyzowania przepisów regulujących kwestie odstępstwa od wymagań emisyjnych w związku z wnioskiem o objęcie Przejściowym Planem Krajowym (PPK), wprowadzenia dodatkowego warunku do stosowania odstępstw od ogólnych wymagań emisyjnych w przypadku niektórych istniejących dużych źródeł spalania paliw, uproszczenia procedury zmiany PPK w niektórych przypadkach oraz usunięcia wątpliwości dotyczących zakresu przedmiotowego i zakresu regulacji, które mogą być zawarte w rozporządzeniach wydawanych na podstawie przepisu art. 169 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Projektodawcy proponują, aby ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od daty ogłoszenia w Dzienniku Ustaw. Obecnie projekt znajduje się w Rządowym Centrum Legislacji na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania przed skierowaniem go do dalszych prac, a następnie również do prac legislacyjnych w Sejmie.

Omówienie wybranych aktów normatywnych, ich projektów oraz orzeczeń opracowali prawnicy Kancelarii Prawnej Dr Krystian Ziemiński & Partners w Poznaniu.

ziemski & partners