

Baranów, dnia 31 sierpnia 2018 r.

Stowarzyszenie
ZANIM POWSTANIE LOTNISKO – CPK
Polna 9C, 96-314 Baranów

Mikołaj Wild
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu
Komunikacyjnego
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do spotkania z dnia 5 czerwca 2018 r., które odbyło się w Szymanowie, zwracamy się z uprzejmą prośbą o ustosunkowanie się do poniżej przedstawionych kwestii, stanowiących wynik analizy poruszonych podczas spotkania zagadnień.

I. Dwie lokalizacje Centralnego Portu Komunikacyjnego

Pierwsza kwestia związana jest z przedstawionym przez Pana Ministra twierdzeniem dotyczącym regulacji środowiskowych, z których miałyby wynikać konieczność wskazania dwóch lokalizacji dla Centralnego Portu Komunikacyjnego. Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy środowiskowej¹, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać opis analizowanych co najmniej trzech wariantów jego realizacji - wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, jak również racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. W związku z wyżej wskazanym ustawowym wymogiem przedstawienia odpowiednich wariantów należy jednak mieć na uwadze dwie bardzo istotne kwestie.

¹ Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.).

Po pierwsze, przedstawienie wariantów przedsięwzięcia na potrzeby wniosku o wydanie decyzji środowiskowej nie wymaga wskazania dwóch lokalizacji. Możliwe jest stworzenie wariantów obejmujących jedną lokalizację, które będą różniły się między sobą rozwiązaniami w zakresie technologicznym, bądź innym sposobem organizacji prac związanych z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia. Zgodnie z orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego² warianty przedsięwzięcia powinny różnić się przede wszystkim pod względem sposobu, w jaki przedsięwzięcie w każdym z nich będzie oddziaływać na środowisko, co wynika wprost z roli wariantów polegającej na przedstawieniu alternatywnych rozwiązań pozwalających chronić środowisko w jak najpełniejszym zakresie. Ponadto warianty powinny odwoływać się do różnych kryteriów realizacji przedsięwzięcia takich jak: czynniki społeczne, ekonomiczne, środowiskowe, przestrzenne zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził również wprost, że w przypadku wariantów różniących się lokalizacją nie może być ona jedynym kryterium rozróżniającym, gdyż inne aspekty mogą mieć o wiele większe znaczenie. Istotne jest zapewnienie przy tej samej lokalizacji rozróżnień o innym charakterze, które zgodnie z przywoływanym w orzecznictwie kryterium racjonalności oraz zasadą prewencji zapewnią najszersze możliwości ochronne środowiska³.

Po drugie, do przedstawienia opisanych w ustawie wariantów nie jest potrzebny jakikolwiek tytuł prawny do nieruchomości, będącej jednym z elementów opracowania. Przepisy ustawy środowiskowej wskazujące na treść raportu środowiskowego, którego elementem są warianty realizacji przedsięwzięcia, nie zawierają wymogu związanego z posiadaniem tytułu własności do nieruchomości objętych tym raportem. Zatem możliwe jest tworzenie wariantów obejmujących teren niebędący własnością Skarbu Państwa, co jak najbardziej sprzyja szybkości przeprowadzenia przedsięwzięcia.

W związku z powyższym uprzejmie prosimy o wskazanie podstawy prawnej, uzasadniającej konieczności wyznaczenia dwóch lokalizacji dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, jak również prowadzenie wcześniejszego wykupu w związku z analizami środowiskowymi.

² Wyrok NSA z dnia 1 sierpnia 2017 r. o sygnaturze akt II OSK 2943/15, Wyroku z dnia 1 sierpnia 2017 o sygnaturze akt II OSK 3042/15.

³ Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 18 stycznia 2018 r. o sygnaturze akt IV SA/Po 1155/17.

II. Uprzedni wykup nieruchomości

Nasza kolejna prośba o wyjaśnienie związana jest z przedstawionym założeniem o konieczności uprzedniego przeprowadzenia wykupu nieruchomości, gdyż wstrzymanie się w tym zakresie do 2020 roku naraziłoby inwestycję na wieloletnie opóźnienia. Bardzo proszę o wskazanie podstawy twierdzeń mówiących o tym, że dokonanie wykupów dopiero na etapie następującym po ustaleniu ostatecznej lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego musiałyby wiązać się z niekorzystnym opóźnieniem inwestycji. Ustawa o CPK⁴ zawiera precyzyjne przepisy dotyczące ram czasowych wywłaszczenia, z których wynika, iż moment nastąpienia wywłaszczenia jest ściśle zależny od woli oraz będących jej przejawem działań Skarbu Państwa. Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o CPK przejście prawa własności na rzecz Skarbu Państwa następuje z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie CPK stała się ostateczna, natomiast art. 52 ust. 1 tej ustawy precyzuje, że termin wydania nieruchomości wynosi 120 dni od dnia doręczenia właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zawiadomienia o wydaniu wyżej wskazanej decyzji lokalizacyjnej. To od Skarbu Państwa (Spółki Celowej⁵) będzie zależało zatem, jak długo trwać będzie procedura dobrowolnych wykupów. Wydaje się zatem, że możliwa jest nawet sytuacja, w której bez uprzedniego dokonywania wykupów, niepoprzedzonego jeszcze ostateczną decyzją o lokalizacji przedsięwzięcia zostanie zapewniona odpowiednia szybkość realizacji inwestycji.

Istotne jest również zapewnienie jak najszerszej ochrony interesów dotychczasowych właścicieli, którzy w pełni świadomie mogliby rozważać skorzystanie z opcji wykupu ich nieruchomości dopiero mając pełne rozeznanie, co do perspektywy zastosowania instytucji wywłaszczenia wobec będących ich własnością nieruchomości.

III. Udział w zysku ze sprzedaży nieruchomości niewykorzystanej do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego

Podczas spotkania zaprezentowana została również koncepcja zawierania przez właścicieli nieruchomości umów ze Spółką Celową, które gwarantowałyby osobom korzystającym z wykupu udział w zysku w przypadku późniejszej sprzedaży nieruchomości przez spółkę celową. Umowy

⁴ Rozdział 4 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. poz. 1089).

⁵ W rozumieniu art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. poz. 1089).

miałyby stanowić zabezpieczenie interesów dotychczasowych właścicieli, których nieruchomości nie zostaną następczo wykorzystane do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, natomiast zostaną zbyte prywatnym inwestorom. W przypadku zaistnienia wyżej opisanej sytuacji Spółka Celowa miałaby pobierać jedynie prowizję za pośrednictwo w transakcji. Zaprezentowana koncepcja oczywiście w pewien sposób zapewnia ochronę dotychczasowym właścicielom nieruchomości, aczkolwiek istotnie jest, aby została ona zapewniona poprzez odpowiednie regulacje o charakterze powszechnie obowiązującym, co dawałoby właścicielom pełną stabilność ich sytuacji prawnej w kontekście dokonanego wykupu i jego następstw.

Chcielibyśmy zatem uprzejmie skierować do Pana Ministra pytanie dotyczące formy, w jakiej przedstawiona powyżej koncepcja zabezpieczenia interesów obecnych właścicieli gruntów, miałaby zostać zagwarantowana, tak aby dawała właścicielom skuteczną możliwość egzekwowania swoich praw (w szczególności pytanie dotyczy gwarancji ustawowych). Prosimy również o doprecyzowanie szczegółów koncepcji, w tym.:

- wysokości prowizji, jaką pobierałaby spółka celowa po dokonaniu sprzedaży nieruchomości;
- terminu wypłaty zysku byłym właścicielom;
- sposobu ustalania ceny za jaką dana nieruchomość miałaby następczo zostać sprzedana;
- ewentualnego prawa odkupu dla właścicieli;
- losów nieruchomości niesprzedanych przez Spółkę Celową prywatnym inwestorom (i niewykorzystanych do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego).

IV. Budowa obiektów komercyjnych na nieruchomościach przeznaczonych do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego

Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym⁶, określa (zgodnie z art. 1 pkt 1) zasady oraz tryb zarządzania przygotowaniem i realizacją inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, Inwestycji Towarzyszących oraz innych przedsięwzięć związanych z budową CPK. W związku z powyższym bardzo prosimy o udzielenie odpowiedzi, czy obiekty komercyjne, takie jak hotele, parkingi, sale konferencyjne zgodnie z zakresem przedmiotowym ustawy są uznawane za Inwestycje Towarzyszące lub inne przedsięwzięcia związane z budową CPK.

⁶ Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. poz. 1089).

W perspektywie przeprowadzenia licznych wyłączeń bardzo istotne jest jednoznaczne wskazanie przedsięwzięć, które będą realizowały ustawową przesłankę celu publicznego, co zapewni dotychczasowym właścicielom pewność, że przymusowe pozbawienie ich własności nastąpi w zgodzie z regulacjami konstytucyjnymi.

Reasumując, uprzejmie prosimy o ustosunkowanie się do wyżej wskazanych zagadnień, których kompleksowe wyjaśnienie jest niezwykle istotne na tym etapie procesu związanego z realizacją inwestycji w postaci Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Z wyrazami szacunku


Krzysztof Jaworucki
Prezes Zarządu

Stowarzyszenie
ZANIM POWSTANIE LOTNISKO - CPK
Polna 9C, 96-314 Baranów
tel. 602 280 07

Baranów, 31 sierpnia 2018 r.