



SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 1.09.16
nr 5116 podpis

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 31.08.2016
nr 4098 podpis

Warszawa, 31 sierpnia 2016 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

DPK-I.070.3.2016

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Janina Dancik-Masztal

W nawiązaniu do pisma z dnia 26 lipca 2016 r., znak: BPS/043-23-465/16, przekazuję poniżej odpowiedź na oświadczenie złożone przez senatora Roberta Dowhana podczas 23. posiedzenia Senatu RP w dniu 22 lipca 2016 r., w sprawie podjęcia działań mających na celu powstanie skutecznych kompleksowych narzędzi do walki z zanieczyszczeniem powietrza w polskich miastach.

Minister Środowiska zdaje sobie sprawę z nieodpowiedniego stanu jakości powietrza, który jest problemem nie tylko w skali kraju, ale również europejskiej, co potwierdzają wyniki raportu Europejskiej Agencji Środowiska pt. „Air quality in Europe – report 2015.”

Odpowiadając na postawione w ww. oświadczeniu propozycje konkretnych rozwiązań w zakresie ograniczania zjawiska niskiej emisji należy wyjaśnić, że Minister Środowiska ma świadomość faktu, że to przede wszystkim spalanie paliw, zwłaszcza paliw stałych w instalacjach, w szczególności wyeksploatowanych i niespełniających wysokich standardów emisyjnych jest źródłem emisji substancji szkodliwych dla zdrowia człowieka oraz stanu środowiska.

Rozumiejąc zatem znaczenie ww. informacji oraz mając świadomość faktu, że proces spalania paliw, zwłaszcza paliw stałych, często złej jakości, w instalacjach, zwłaszcza starych, wyeksploatowanych i niespełniających wysokich standardów emisyjnych jest źródłem emisji substancji szkodliwych dla zdrowia człowieka oraz stanu środowiska, Minister Środowiska inicjuje od dawna w ramach posiadanych kompetencji podejmowanie i realizację licznych działań legislacyjnych, technicznych i finansowych, mających na celu poprawę stanu jakości powietrza na obszarze Polski.

Odnosząc się do szczegółowych problemów przedstawionych w oświadczeniu wyjaśniam, że żaden z ww. problemów nie należy bezpośrednio do kompetencji Ministra Środowiska. Mimo to resort środowiska pamiętając, że zwłaszcza niektóre z ww. działań mają bezpośredni i duży wpływ na zdrowie człowieka i stan środowiska naturalnego, a zatem Minister Środowiska ma w ich przypadku głos doradczy i zainicjował już wiele działań mających skutkować docelowo poprawą sytuacji, w tym związanych z wprowadzeniem wymagań jakości paliw stałych oraz wymagań dotyczących efektywności energetycznej i dopuszczalnych poziomów emisji dla małych kotłów grzewczych eksploatowanych w sektorze komunalno-bytowym, które stanowią kierunkowe działania na rzecz poprawy jakości powietrza do stanu niepowodującego negatywnych skutków zdrowotnych, wskazane w przyjętym przez Ministra Środowiska w 2015 r. Krajowym Programie Ochrony Powietrza (KPOP). Zwrócił się zatem do ministrów właściwych w ww. dziedzinach tj. odnośnie do standaryzacji paliw stałych - do Ministra Energii oraz w zakresie wprowadzenia standardów emisyjnych dla kotłów, w szczególności na paliwa stałe dla sektora bytowo-komunalnego - do Ministra Rozwoju z sugestiami podjęcia prac legislacyjnych. Przedmiotowe prace skutkujące docelowo przyjęciem zmian do obowiązujących w zakresie ustaw i rozporządzeń są przygotowywane przez ww. resorty we współpracy z przedstawicielami Ministerstwa Środowiska.

Dodatkowo informuję, że kwestie związane z wyposażeniem służb kominiarskich w uprawnienia kontrolne w zakresie weryfikacji stanu jakości indywidualnych instalacji spalania również znalazły swoje odzwierciedlenie w przywołanym KPOP. Należy jednak mieć świadomość, że

nadanie służbom kominiarskim uprawnień kontrolnych w zakresie weryfikacji stanu technicznego urządzeń grzewczych, o którym mowa wyżej, wymaga podejścia kompleksowego. Konieczne jest przede wszystkim wprowadzenie do polskiego porządku prawnego zróżnicowania wymagań jakościowych dla paliw stałych oraz wymagań technicznych dla urządzeń grzewczych na paliwa stałe o mocy mniejszej niż 1 MW oraz możliwości określania sposobów zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.

Poniżej przedstawiam odniesienie się do zawartych w oświadczeniu szczegółowych propozycji rozwiązań zmierzających do poprawy jakości powietrza w Polsce, przygotowane na podstawie wkładu merytorycznego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa:

I. W zakresie ograniczenia emisji transportowej pochodzącej z pojazdów poruszających się po drogach

1. Wyposażenie lokalnych władz samorządowych w możliwość tworzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej

Ministerstwo Środowiska w ramach KPOP, jako działanie przewidziane do realizacji do roku 2020, wskazuje zmiany legislacyjne pozwalające na wprowadzenie stref ograniczonej emisji transportowej (LEZ).

Zasadność wprowadzenia zmian prawnych w tym zakresie zostanie poprzedzona wykonaniem w 2017 r. na zlecenie resortu środowiska ekspertyzy pt. „Analiza możliwości wprowadzenia stref ograniczonej emisji transportowej”.

Należy zauważyć, że pierwsza próba wprowadzenia zmian prawnych dotyczących możliwości ustanowienia LEZ została podjęta w ramach prac nad tzw. ustawą „antysmogową”. Jednakże ze względu na duży opór społeczny, w 2015 r. wycofano się z tej propozycji i uznano, że przed przystąpieniem ponownie do prac w tym zakresie konieczne będzie przeprowadzenie analizy możliwości technicznych i finansowych ich wprowadzenia.

Ponadto już obecnie jednostki samorządu terytorialnego za pośrednictwem organów zarządzających ruchem na drogach mogą oddziaływać na poziom emisji komunikacyjnej, wprowadzając do organizacji ruchu na drogach zakazy wjazdu określonych rodzajów pojazdów. Organy zarządzające ruchem określa art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.), zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kompetencje wymienionych organów (GDDKiA, marszałka województwa oraz starosty) nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu.

Organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – na podstawie przywołanych wyżej przepisów – jest prezydent miasta.

Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami. Decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu znaków drogowych (również zakazu wjazdu określonego rodzaju pojazdów) podejmuje organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi. Organ ten, w myśl przepisów § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 i z 2016 r. poz. 314), rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu. Natomiast zgodnie z przepisami § 6 ust. 1 tego rozporządzenia, organ zarządzający ruchem zatwierdza projekt organizacji ruchu, akceptując sposób umieszczenia znaków drogowych mających wpływ na ruch drogowy, a tym samym ilość i przeznaczenie pasów ruchu na docinkach dróg pomiędzy skrzyżowaniami.

Tym samym organy zarządzające ruchem na drogach (GDDKiA, starostowie, prezydenci miast na prawach powiatu, marszałkowie województw), działając w porozumieniu, mogą przez

wprowadzenie zakazu wjazdu określonych rodzajów pojazdów na drogę, ustanowić, w ten sposób, strefę ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zmiana taka może mieć charakter czasowy lub stały.

Jednocześnie należy wskazać, iż zgodnie z przepisami art. 60 ust. 2 pkt 1 i 2 przywołanej wyżej ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* kierującemu pojazdem zabrania się oddalania od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu oraz używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem. Zakaz używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem dotyczy jazdy bez lub z uszkodzonym tłumikiem, utrzymywania silnika na dużych obrotach, gwałtownego ruszania z miejsca itp. Jest on związany z potrzebami ochrony środowiska i obejmuje zarówno obszar zabudowany, jak i niezabudowany.

Naruszenie któregośkolwiek z wymienionych zakazów rodzi odpowiedzialność z art. 97 stawy z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń*.

Ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z wymienionymi wyżej przepisami oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich).

2. Wprowadzenie obowiązującego na terenie całego kraju jednolitego systemu oznakowania samochodów spełniających określone normy emisji spalin

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wprowadzenie jednolitego systemu oznakowania samochodów spełniających określone normy emisji spalin jest jednym z rozwiązań dla osiągnięcia zakładanych celów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń. Jednakże w obecnej sytuacji wprowadzenie tego typu rozwiązań bez łatwo identyfikowalnego oznaczenia emisyjności pojazdu natrafiłoby na trudności w zakresie weryfikacji uprawnień do skorzystania przez dany pojazd z przywilejów, zarówno przez właściciela pojazdu, jak i systemy oraz służby kontrolne.

Znane są również, wprowadzane w innych krajach (Niemcy, Hiszpania), sposoby oznakowań pojazdów, umieszczanych na pojazdach odrębnie od znaków rejestracyjnych, niestety nie są one ujednoczone zarówno jeśli chodzi o poziomy klasyfikacyjne jak i kryteria (mogą nimi być nie tylko normy emisji, ale również np. napęd spalinowy/elektryczny/wodorowy itp.). Tym samym wprowadzenie na terenie całego kraju jednolitego systemu oznakowania nie rozwiązuje jeszcze problemu korzystania z przywilejów przez pojazdy zagraniczne. Idealnym rozwiązaniem byłoby np. utworzenie jednolitego europejskiego systemu oznakowań opartego o te same kryteria i spełniającego dodatkowe wymagania np. dotyczące interoperacyjności kontroli oznakowań (np. czytelność dla automatycznych urządzeń weryfikujących).

Jednocześnie należy zauważyć, że jednoznaczne wskazanie norm emisji spalin dla danego pojazdu możliwe jest w przypadku nowego pojazdu, dla którego producent obowiązkowo, w świadectwie zgodności, określa przedmiotową normę emisji spalin. Świadectwo zgodności pojazdu jest dokumentem służącym do pierwszej rejestracji pojazdu. Na późniejszych etapach eksploatacji pojazdu użytkownik pojazdu nie jest już posiadaczem ww. świadectwa.

3. Wprowadzenie ograniczenia prędkości maksymalnej w obszarze stref ograniczonej emisji komunikacyjnej w trakcie występowania epizodów zanieczyszczeń powietrza

Aktualnie, na podstawie obowiązujących przepisów art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą na obszarze zabudowanym.

Decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu znaków drogowych (również tych ograniczających prędkość) podejmuje organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi. Organ ten, w myśl przepisów § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*, rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu. Natomiast zgodnie z przepisami § 6 ust. 1 tego rozporządzenia, organ zarządzający ruchem zatwierdza projekt organizacji ruchu, akceptując sposób umieszczenia znaków drogowych mających

wpływ na ruch drogowy, a tym samym ilość i przeznaczenie pasów ruchu na odcinkach dróg pomiędzy skrzyżowaniami.

Organy zarządzające ruchem określa art. 10 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kompetencje wymienionych organów (GDDKiA, marszałka województwa oraz starosty) nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu. Organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – na podstawie przywołanych wyżej przepisów – jest prezydent miasta. Natomiast zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Wobec powyższego, jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba zmiany organizacji ruchu (np. ograniczenia prędkości), to stosowny wniosek wraz z uzasadnieniem należy złożyć do właściwego organu zarządzającego ruchem na tym odcinku drogi. Organ ten, zgodnie z przepisami § 3 ust. 1 pkt 1 przywołanego wyżej rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, rozpatruje wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu.

Tym samym organy zarządzające ruchem na drogach (GDDKiA, starostowie, prezydenci miast na prawach powiatu, marszałkowie województw), działając w porozumieniu, mogą przez wprowadzenie ograniczeń prędkości na drodze (w tym także strefy ograniczonej prędkości), ustanowić, w ten sposób, strefę ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zmiana taka może mieć charakter czasowy lub stały.

4. Wyposażenie odpowiednich służb miejskich (głównie straży miejskich) w możliwości kontrolne oraz egzekucyjne związane z przestrzeganiem ograniczeń, zakazów lub nakazów w obrębie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej

Zgodnie z przepisami art. 45 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* zabrania się zaśmiecania lub zanieczyszczania drogi. Naruszenie tego zakazu stanowi wykroczenie z art. 91 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń*.

Ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z wymienionymi wyżej przepisami oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji, Inspekcji Transportu Drogowego i straży gminnych (miejskich). Ponadto, w myśl przepisów art. 129d ust. 1 pkt 3 wymienionej ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, osoby działające w imieniu zarządcy drogi mogą wykonywać, w obecności funkcjonariusza Policji lub inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, kontrolę ruchu drogowego w stosunku do pojazdów zanieczyszczających lub zaśmiecających drogę.

Wobec powyższego nie wydaje się zasadne podejmowanie inicjatywy legislacyjnej w zakresie korekty uprawnień kontrolnych organów uprawnionych do wykonywania kontroli ruchu drogowego w podnoszonym zakresie.

Dodatkowo odnosząc się do propozycji wprowadzania zakazu ruchu samochodów przewożących mniej niż 3 osoby w okresie występowania epizodów z podwyższonymi zanieczyszczeniami informuję, że przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* nie regulują kwestii zakazu ruchu pojazdów przewożących mniej niż 3 osoby. Natomiast, organ zarządzający ruchem na drogach, mając na względzie przepisy przedmiotowej ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz rozporządzeń:

- Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.),
- Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.)

może, za pomocą znaków drogowych umieszczonych w organizacji ruchu na drodze – całkowicie lub częściowo, całodobowo lub w określonych godzinach, ograniczyć ruch pojazdów na drogach.

Organy zarządzające ruchem określa art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.), zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kompetencje wymienionych organów (GDDKiA, marszałka województwa oraz starosty) nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu.

Organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – na podstawie przywołanych wyżej przepisów – jest prezydent miasta.

Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Tym samym organy zarządzające ruchem na drogach (GDDKiA, starostowie, prezydenci miast na prawach powiatu, marszałkowie województw), działając w porozumieniu, mogą przez wprowadzenie ograniczeń ruchu na drodze, oddziaływać na poziom zanieczyszczeń pochodzących od środków transportu drogowego.

II. W zakresie ograniczenia emisji o charakterze wtórnym i utrzymania czystości w obrębie ciągów komunikacyjnych:

- 1. Umożliwienie lokalnym władzom samorządowym wprowadzenia do regulaminów utrzymania czystości i porządku na terenie gminy obowiązku regularnego czyszczenia na mokro przez właścicieli nieruchomości chodników służących do ruchu pieszego położonych wzdłuż nieruchomości – szczególnie w okresie wiosenno-letnim**

Informuję, że zgodnie z zakresem ustawy z dnia 13 września 1996 r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* (Dz. U. z 2016 r. poz. 250 i 1020), w kompetencjach resortu środowiska znajdują się jedynie zagadnienia dotyczące gospodarowania odpadami komunalnymi. Kwestie, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* znajdują się w kompetencjach Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Jednocześnie należy zauważyć, że praktyka „czyszczenia ulic na mokro” jest zalecana przez Ministra Środowiska, i jest często stosowana przez samorządy lokalne, w celu obniżenia poziomu zapylenia w miastach i aglomeracjach. Przykładem może tu być jedna z dzielnic Krakowa, której władze przygotowały uchwałę Nr XV/166/2015 z dnia 17 listopada 2015 r., w której zaleca się „Miejskiemu Przedsiębiorstwu Oczyszczania regularne i dokładne czyszczenie ulic i chodników Krakowa, a w szczególności torów tramwajowych „na mokro” w dni, w których przekroczony jest dobowy poziom zanieczyszczenia pyłem PM10 powyżej 200 µg/m³ (stan informowania)”.

- 2. Wprowadzenie do pozwolenia na budowę zapisu o konieczności posiadania i stosowania urządzeń czyszczących zapobiegających każdorazowo nanoszeniu zanieczyszczeń pyłowych przez samochody obsługujące budowę na drogi publiczne z jednoczesnym rozszerzeniem katalogu obowiązków kierownika budowy w zakresie nadzoru stosowania tychże urządzeń**

Zgłoszony w oświadczeniu postulat, dotyczy raczej kwestii utrzymania porządku i czystości niż wspomnianego problemu zanieczyszczenia powietrza w miastach.

Postulat dotyczący wprowadzenia do pozwolenia na budowę konieczności posiadania i stosowania urządzeń zapobiegających nanoszeniu na drogi publiczne pyłów z samochodów obsługujących budowę oraz rozszerzenia obowiązków kierownika budowy w zakresie nadzorowania stosowania tych urządzeń odnosi się w zasadzie, nie do emisji pyłowych emitowanych przez sam pojazd (regulowanych przepisami dotyczącymi warunków technicznych pojazdów), lecz pyłu

uwalnianego (spadającego) z przestrzeni ładunkowych lub wzbudzanego na placu budowy i wywożonego na kołach pojazdów poza jej teren.

Podzielamy stanowisko, że proces budowlany powinien być jak najmniej uciążliwy dla otoczenia, w tym niepowodujący negatywnego wpływu na stan środowiska, w szczególności na obszarach zurbanizowanych. Przedstawiony problem nie powinien być jednak regulowany szczegółowymi zapisami w pozwoleniu na budowę. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa powinny go raczej rozwiązywać ogólne przepisy dotyczące utrzymania porządku i czystości, które odnoszą się przecież także do procesu budowlanego.

Dodatkowo należy wskazać, iż warunki użytkowania pojazdów w ruchu drogowym są w sposób generalny określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*. Zgodnie z przepisem art. 66 ust. 1 pkt 1, 3 i 4 tej ustawy, pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego:

- nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę;
- nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych;
- nie powodowało niszczenia drogi.

Dodatkowo art. 45 ust. 1 pkt 6, 9 tej ustawy zakazuje pozostawiania na drodze przedmiotów, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu ruchu oraz zaśmiecania lub zanieczyszczenia drogi. Naruszenie tego zakazu stanowi wykroczenie z art. 91 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń*.

Mając na uwadze powyższe, pragnę poinformować, że przepisy prawne w tym zakresie są kompleksowe i powinny być respektowane przez wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym także pojazdów, o których mowa w przedmiotowej interpelacji.

Ponadto, analogicznie jak w odpowiedzi na zgłoszony postulat w pkt 1 informuję, że w przypadku realizacji inwestycji przez GDDKiA, praktyką jest zawieranie w kontraktach z firmami wykonawczymi na budowę autostrady specjalnych zobowiązań dla Wykonawcy do podpisania odpowiednich umów lub porozumień z władzami samorządowymi, w sytuacji, gdy chce korzystać z dróg lokalnych.

3. Rozszerzenie katalogu przepisów dotyczących obowiązku prawidłowego prowadzenia budowy o możliwość egzekwowania od prowadzących budowę zachowania należytej staranności w dbaniu o środowisko

Informuję, że ze względu na ścisły związek zakresu przedmiotowych postulatów zawartych w pkt 2 i 3, odpowiedzi są analogiczne.

Zgłoszony w interpelacji postulat, w opinii Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa dotyczy raczej kwestii utrzymania porządku i czystości niż wspomnianego problemu zanieczyszczenia powietrza w miastach.

Wniosek dotyczący rozszerzenia katalogu przepisów dotyczących obowiązku prawidłowego prowadzenia budowy o możliwość ukarania prowadzących budowę za niezachowanie należytej staranności w dbaniu o środowisko poprzez zaniechanie stosowania urządzeń czyszczących, zapobiegających nanoszeniu zanieczyszczeń pyłowych przez samochody obsługujące budowę na drogi publiczne odnosi się w zasadzie, nie do emisji pyłowych emitowanych przez sam pojazd (regulowanych przepisami dotyczącymi warunków technicznych pojazdów), lecz pyłu uwalnianego (spadającego) z przestrzeni ładunkowych lub wzbudzanego na placu budowy i wywożonego na kołach pojazdów poza jej teren.

III. W zakresie działalności kontrolnej:

1. Ustanowienie dodatkowej ochrony kanałów przewietrzania miasta

Odnosząc się do kwestii ustanowienia dodatkowej ochrony kanałów przewietrzania miasta poprzez wprowadzenie w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz. U. z 2015 r. poz. 199, z późn. zm.) wymogu zgodności decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu z ustaleniami *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy* informuję, że analiza systemu planowania przestrzennego prowadzona w ramach prac Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wykazała szereg problemów w związku z funkcjonowaniem decyzji o warunkach zabudowy (zwana dalej „decyzja WZ”). Pierwotnie decyzja WZ miała być narzędziem uzupełniającym system planistyczny, oparty o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, jednak idea jej stosowania została w praktyce wypaczona i uczyniono z tego instrumentu podstawę planistyczną. W konsekwencji, ok. 50% pozwoleń na budowę wydawanych jest na jej podstawie. Wynika to z braku odpowiednich regulacji prawnych pozwalających gminom na wydanie decyzji odmownej dotyczącej warunków zabudowy. Do najważniejszych problemów w stosowaniu decyzji WZ należy m.in. brak jej spójności z dokumentami polityki przestrzennej gminy (studium). Jednocześnie należy zauważyć, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy nie jest aktem prawa miejscowego – wiąże gminę w zakresie przestrzegania jego ustaleń przy przyjmowaniu planów miejscowych w formie uchwały rady gminy. Stąd w aktualnym stanie prawnym studium nie może być podstawą ustalania treści indywidualnej decyzji administracyjnej.

Informuję ponadto, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa dostrzega również problem ograniczenia przez decyzję WZ możliwość ochrony terenów zieleni i innych terenów otwartych, w tym objętych ochroną czy potrzebnych do właściwego funkcjonowania miast m.in. przez zapewnienie kanałów przewietrzania.

Z uwagi na powyższe oraz szereg innych zidentyfikowanych problemów w systemie planowania i zagospodarowania przestrzennego, w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa prowadzone są prace legislacyjne nad projektem Kodeksu Urbanistyczno-Budowlanego, którego celem jest kompleksowe uregulowanie zagadnień dotyczących szeroko pojętego procesu inwestycyjno-budowlanego, obejmującego swym zakresem również kwestie aktów i decyzji lokalizacyjnych.

2. Ustalenie zwiększonej opłaty taryfowej za parkowanie w strefach ograniczonej emisji komunikacyjnej w trakcie trwania sezonu grzewczego

Obowiązujące przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2015 r. poz. 460) jak również ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* nie regulują kwestii ustanawiania stref ograniczonej emisji komunikacyjnej np. ze względu na zanieczyszczenie powietrza. Samorządy miast (gmin) mają natomiast możliwość ustanowienia zgodnie z ustawą o drogach publicznych stref płatnego parkowania na drogach publicznych i pobierania opłat za postój w tychże strefach. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Dodatkowo na podstawie ustawy - *Prawo o ruchu drogowym* jednostki samorządu terytorialnego za pośrednictwem organów zarządzających ruchem na drogach mogą oddziaływać, wprowadzając do organizacji ruchu na drogach zakazy wjazdu określonych rodzajów pojazdów. Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu znaków drogowych (również zakazu wjazdu określonego rodzaju pojazdów) podejmuje organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi. Organ ten, w myśl przepisów § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*, rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian

organizacji ruchu. Natomiast zgodnie z przepisami § 6 ust. 1 tego rozporządzenia, organ zarządzający ruchem zatwierdza projekt organizacji ruchu, akceptując sposób umieszczenia znaków drogowych mających wpływ na ruch drogowy, a tym samym ilość i przeznaczenie pasów ruchu na docinkach dróg pomiędzy skrzyżowaniami.

Zatem organy zarządzające ruchem na drogach, działając w porozumieniu, mogą przez wprowadzenie zakazu wjazdu określonych rodzajów pojazdów na drogę, ustanowić, w ten sposób, strefę ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zmiana taka może mieć charakter czasowy lub stały.

Jednocześnie należy wskazać, iż zgodnie z przepisami art. 60 ust. 2 pkt 1 i 2 ww. ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* kierującemu pojazdem zabrania się oddalania od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu oraz używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem. Zakaz używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem dotyczy jazdy bez lub z uszkodzonym tłumikiem, utrzymywania silnika na dużych obrotach, gwałtownego ruszania z miejsca itp. Jest on związany z potrzebami ochrony środowiska i obejmuje zarówno obszar zabudowany, jak i niezabudowany.

Naruszenie któregokolwiek z wymienionych zakazów rodzi odpowiedzialność z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń*. Ocena zgodności zachowań kierującego pojazdem z wymienionymi wyżej przepisami oraz egzekwowanie tych przepisów pozostaje w kompetencjach uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego – Policji i straży gminnych (miejskich).

2 prezydentem
Z up. MINISTRA
SEKRETARZ STANU
Paweł Sałek

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych oraz Obsługi Rad, Zespołów i Pełnomocników w KPRM