



Warszawa, dnia 27-12-2016 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

DPK-I.070.49.2016.GS
265719.711207.543282

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na interpelację posła Bogusława Sonika nr KINT7672, w sprawie możliwości wprowadzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej (LEZ), przekazuję co następuje.

Nieodpowiednia jakość powietrza, czyli występowanie przekroczeń stężeń dopuszczalnych zanieczyszczeń powietrza stwarzających uciążliwości i oddziałujących negatywnie na zdrowie obywateli jest problemem nie tylko w skali polskiej, ale także w skali europejskiej, a nawet światowej.

W Polsce za ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń powietrza odpowiedzialny jest w szczególności sektor bytowo-komunalny (emisja w sezonie grzewczym z procesów spalania paliw) oraz w mniejszym zakresie sektor transportu (emisja w trakcie całego roku) z procesów spalania paliw oraz zużycia elementów pojazdów i nawierzchni.

Odnosząc się do pomysłu systemowego rozwiązania, jakim jest możliwość wprowadzenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej – LEZ (Low Emission Zone) informuję, że zasadność wprowadzenia zmian prawnych obowiązującego prawodawstwa 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 przeprowadzenia analizy w zakresie możliwości technicznych i finansowych wprowadzenia ww. stref.

Ponadto pragnę poinformować, że już obecnie jednostki samorządu terytorialnego za pośrednictwem organów zarządzających ruchem drogowym dysponują odpowiednimi instrumentami, aby oddziaływać na poziom emisji komunikacyjnej, wprowadzając do organizacji ruchu na drogach zakazy wjazdu określonych rodzajów pojazdów.

Organy zarządzające ruchem są określone w 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, marszałków województw oraz starostów) nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach

powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, gdzie organem zarządzającym ruchem 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 odcinkach dróg pomiędzy skrzyżowaniami.

W związku z tym należy uznać, że 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, a zmiana ta może mieć charakter czasowy lub stały.

Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z przepisami art. 60 ust. 2 pkt 1 i 2 przywołanej wyżej ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, kierującemu pojazdem zabrania się oddalania się 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 lub hałasu dotyczy w szczególności jazdy bez lub z uszkodzonym tłumikiem, utrzymywania silnika na dużych obrotach, czy też gwałtownego ruszania z miejsca i obejmuje zarówno obszar zabudowany, jak i niezabudowany i wynika z potrzeb ochrony środowiska.

Naruszenie któregokolwiek z wymienionych zakazów rodzi odpowiedzialność z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2015 poz.1094, z późn. zm.). 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).

Reasumując należy uznać, że jeśli na danym terenie, w mieście lub poza nim występuje potrzeba utworzenia strefy LEZ, to już obecnie obywatele zainteresowani takim rozwiązaniem mogą wnioskować do organów samorządowych o wprowadzenie takiej strefy. Jednak trzeba wziąć pod uwagę fakt, że utworzenie strefy LEZ powoduje ograniczenie uciążliwości (emisji spalin do powietrza oraz hałasu z indywidualnych środków transportu) dla mieszkańców zamieszkujących na obszarze tej strefy, ale jednocześnie przeniesienie tej uciążliwości do innych sąsiednich stref, czyli zwiększenie ww. uciążliwości dla innych mieszkańców. Zatem nie jest to rozwiązanie jednakowo dobre dla wszystkich mieszkańców danej społeczności.

Z poważaniem

Paweł Sałek
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

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