

Kraków, 15 stycznia 2018 r.

Szanowny Pan

Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z procedowaniem w Senacie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wnosimy o wprowadzenie następujących poprawek, które wyposażą samorządy gminne w skuteczne narzędzia do tworzenia stref czystego transportu, w celu poprawy jakości powietrza w centrach miast. Zapisy dodane względem obecnego brzmienia ustawy zostały podkreślone, a usunięte przekreślone. Poniżej prezentujemy również uzasadnienie do proponowanych przez nas zmian.

Z wyrazami szacunku,

Andrzej Guła

Polski Alarm Smogowy oraz Krakowski Alarm Smogowy

Propozycje zmian do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Artykuł 39

3. 1) e) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5t, których ~~właścicielami~~, posiadaczami ~~lub~~ użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu, z tytułu własności, współwłasności, umowy leasingu lub umowy przewłaszczenia na zabezpieczenie, w przypadku umowy kredytu na zakup samochodu.

4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić wyłączenia od ograniczenia wjazdu do tej strefy, inne niż określone w ust. 3, jednak nie powinny one w istotny sposób obniżać efektywności wprowadzanej strefy w zakresie oczekiwanej redukcji emisji zanieczyszczeń z transportu. Wprowadzenie wyłączenia dla samochodów innych niż określone w ust. 1 pkt. 1-3, jest możliwe wyłącznie na okres przejściowy do roku 2023 i dla pojazdów spełniających co najmniej normy EURO 5.

5. Za wjazd do strefy czystego transportu na użytkowników pojazdów samochodowych innych niż wskazane w ust. 1, 3 i 4 mogą być nałożone opłaty.

6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu stanowi dochód gminy. Środki uzyskane z opłat za wjazd do strefy czystego transportu gmina przeznaczona wyłącznie na koszty obsługi strefy oraz sfinansowanie poprawy transportu publicznego, budowę infrastruktury ulicznej,

pod warunkiem zachowania udziału co najmniej 65% nakładu na infrastrukturę pieszą lub rowerową oraz na zieleni i zadrzewienie w gminie.

7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu:

1) nie może być wyższa niż 30zł dziennie,

2) może mieć formę opłaty abonamentowej lub zryczałtowanej,

3) może mieć stawkę zróżnicowaną ze względu na stopień emisji zanieczyszczeń przez pojazd,

8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

Artykuł 55

W Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym:

...

5) po art. 148 dodaje się art. 148a i 148b w brzmieniu:

„Art. 148a.

1. Do dnia 1 stycznia ~~2026~~ 2023 r. ~~dopuszcza się poruszanie~~ możliwe jest dopuszczenie poruszania się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt. 12 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.
2. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów od liczby pasażerów w pojeździe elektrycznym. osób poruszających się tymi pojazdami. Przeciwwskazaniem dla dopuszczenia pojazdów elektrycznych może być również natężenie ruchu na wyznaczonym dla autobusów pasie powyżej 60 pojazdów na godzinę.

Uzasadnienie

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych stwarza szansę na przyłączenie Polski do krajów posiadających najbardziej innowacyjne narzędzia do zarządzania mobilnością w obszarach zurbanizowanych. Samochód, który z jednej strony jest jednym z najważniejszych wynalazków człowieka, stanowi zarazem problem w zakresie emisji zanieczyszczeń do środowiska, przede wszystkim istotnie pogarszając jakość powietrza w miastach. Emisja z transportu samochodowego to w skali kraju podstawowe źródło zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu oraz znaczące źródło emisji pyłu zawieszonego.

Zapisy Ustawy mogą pozwolić zredukować ten negatywny wpływ poprzez ewolucyjne odchodzenie od silników konwencjonalnych, na napędy zeroemisyjne, a przede wszystkim elektryczne. By jednak do tego doszło, na ostatnim etapie procesu legislacyjnego niezbędne jest wprowadzenie korekty treści, które wzmocnią oraz doprecyzują zapisy ustawy.

Po pierwsze niezbędne jest **doprecyzowanie pojęcia mieszkańca oraz formy posiadania samochodu** dla strefy czystego transportu, ponieważ pozostawienie obecnych zapisów prawdopodobnie spowoduje masowy proceder użyczenia pojazdów osobom zameldowanym w obszarze strefy, tak jak to miało miejsce np. w przypadku stref płatnego parkowania. Niezbędnie jest wskazanie tytułu do posiadania pojazdu. Należy koniecznie usunąć zapis o użytkowaniu, który w praktyce może spowodować, że strefy będą obowiązywały wyłącznie w teorii.

Ewentualne **ustanowienie wyłączenia od ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu przez gminy**, inne niż określone w ust. 3, powinno zostać ograniczone w zakresie minimalnych standardów odnośnie emisji. Ustanawianie stref czystego transportu w drodze uchwał jest narażone na wypaczenie sensu istnienia strefy, można sobie bowiem wyobrazić zapisy o dopuszczeniu do strefy najstarszych pojazdów niespełniających obecnych norm emisji. W teorii strefa będzie wprowadzona, jednak w praktyce będzie martwa. Sugeruje się zatem określenie dolnej granicy ewentualnego wyłączenia pojazdów do co najmniej normy EURO 5 (rok produkcji samochodu 2009 i wyżej) oraz na okres przejściowy.

Wprowadzenie **opłat za wjazd do strefy czystego transportu samochodów wysoko emisyjnych** wzbudziło wiele kontrowersji oraz zarzutów o nakładanie kolejnych podatków. Należy jednak podkreślić, że wszelkiego rodzaju opłaty stanowią powszechne i efektywne narzędzie w procesie zarządzania, dlatego pozostawienie takiej możliwości w Ustawie podnosi jej innowacyjność. Przykłady podobnych systemów funkcjonujących w miastach o najwyższym wskaźniku jakości życia potwierdza skuteczność i szeroką akceptację społeczną takiego rozwiązania. Proponuje się odstąpienie od sztywnych zapisów, na rzecz umożliwienia wprowadzenia takiego narzędzia, jeżeli samorząd lokalny uzna na podstawie analiz i konsultacji społecznych, że stanowi ono szansę na poprawę jakości powietrza. Jednocześnie, aby wyraźnie podkreślić cel wprowadzanej opłaty, **proponuje się przekazywanie środków pozyskiwanych z opłat w całości na zadania związane z poprawą systemu transportowego.**

Należy pozostawić samorządom możliwość ograniczenia poruszania się samochodów elektrycznych po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów. Po pierwsze, trudno będzie kontrolować czy samochód korzystający z buspasu jest rzeczywiście samochodem elektrycznym. W związku z tym przepis ten może doprowadzić do korzystania z buspasów przez większą liczbę samochodów, a przez to do spowolnienia ruchu komunikacji publicznej. Po drugie, szybki przyrost liczby aut elektrycznych może również przełożyć się na nadmierny ruch na buspasach, a tym samym również do spowolnienia ruchu komunikacji publicznej.

W wielu przypadkach pasy drogowe dla autobusów, z których w wielu miastach mogą korzystać również taksówki, prywatne busy, itp., już w tym momencie są przepełnione i dodanie do nich kolejnych użytkowników jedynie zaostrzy problem. Taka sytuacja ma miejsce np. na Alejach Trzech Wieszców w Krakowie, gdzie buspasy są już w tej chwili na granicy przepustowości. Doprowadzi to do sytuacji, kiedy autobusy, w tym elektryczne, będą stały w korkach, co zmniejszy atrakcyjność tego środka transportu.