



ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Adam Podgórski

6175-UR-173-58/15

Warszawa, dnia *12* marca 2015 r.

KANCELARIA Naczelnej Rady Adwokackiej
18. 03. 2015
wpłynęło
nr litz. <i>1034</i>

Prezes

Naczelnej Rady Adwokackiej

Pan Andrzej Zwara

Szanowny Panie Prezesie,

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję - w trybie art. 58 pkt 9 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. - Prawo o adwokaturze (Dz. U. z 2014 r. poz. 635 ze zm.) poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Tadeusz Arkit), z prośbą o wyrażenie opinii.

Z poważaniem



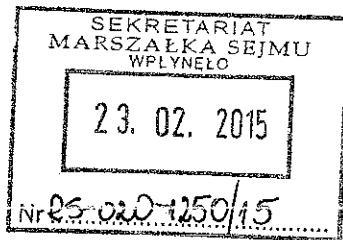
**Platforma
Obywatelska**

Klub Parlamentarny

Klub Parlamentarny
Platforma Obywatelska
Ul. Wiejska 4/6/8
00 - 902 Warszawa
tel. 22/694 2636
fax 22/694 1051
e-mail: kp-po@kluby.sejm.pl

Warszawa, dnia 20 lutego 2015 r.

**Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**



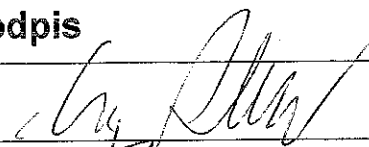

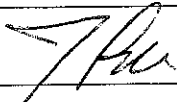
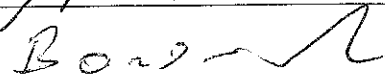
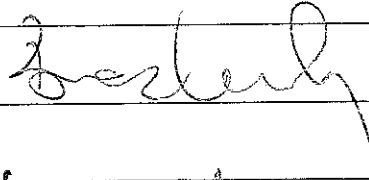
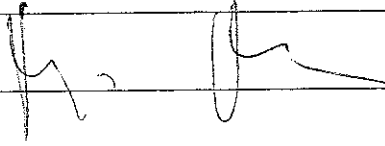

Na podstawie art. 118 ust.1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 Uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej (j.t. M.P. z 2012 r. poz. 32) niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz innych ustaw.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Tadeusza Arkita.

PRZEWODNICZĄCY
KLUBU PARLAMENTARNEGO
PLATFORMA OBYWATELSKA
Rafał Grupański

**Lista Posłów popierających projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo
ochrony środowiska oraz innych ustaw.**

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
1.	Achinger	Elżbieta	
2.	Arkit	Tadeusz	
3.	Arłukowicz	Bartosz	
4.	Arndt	Paweł	
5.	Augustyn	Urszula	
6.	Aziewicz	Tadeusz	
7.	Biernacki	Marek	
8.	Biernat	Andrzej	
9.	Blanik	Leszek	
10.	Bobowska	Joanna	
11.	Borowczak	Jerzy	
12.	Brejza	Krzysztof	
13.	Brzezinka	Jacek	
14.	Bublewicz	Beata	
15.	Budka	Borys	
16.	Budnik	Jerzy	
17.	Bukiewicz	Bożenna	
18.	Butryn	Renata	

L.p.	Nazwisko	Imię	Podpis
182.	Tomczykiewicz	Tomasz	
183.	Trybuś-Cieślak	Aleksandra	A. Trybuś - Cieślak
184.	Tusk	Łukasz	
185.	Tyszkiewicz	Robert	
186.	Van der Coghen	Piotr	
187.	Vincent-Rostowski	Jan	
188.	Wardzała	Robert	
189.	Wielichowska	Monika	
190.	Witczak	Mariusz	
191.	Wojnarowski	Norbert	
192.	Wolak	Ewa	Wolak
193.	Woźniak	Małgorzata	
194.	Wójcik	Marek	
195.	Zakrzewska	Jadwiga	
196.	Zaremba	Renata	
197.	Zawadzki	Ryszard	
198.	Zieliński	Maciej	
199.	Ziemniak	Wojciech	
200.	Żmijan	Stanisław	
201.	Żmuda-Trzebiatowska	Ewa	

202. TORAŃSKI JAN

10 maj 2007

USTAWA

z dnia

o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz innych ustaw

Art. 1. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 poz. 1232, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 96 otrzymuje brzmienie:

„1. Sejmik województwa może, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na środowisko lub na zabytki, wprowadzić ograniczenia lub zakazy w zakresie eksploatacji instalacji i urządzeń, w których następuje proces spalania.

2. Uchwała, o której mowa w ust. 1, określa:

- 1) granice obszaru objętego ograniczeniami lub zakazami;
- 2) rodzaje lub jakość paliw dopuszczonych do stosowania lub zakazanych do stosowania;
- 3) parametry techniczne lub parametry emisji dopuszczonych do stosowania instalacji i urządzeń, w których następuje spalanie paliw;
- 4) obowiązki podmiotów objętych uchwałą oraz organów administracji publicznej w zakresie niezbędnym do kontroli realizacji uchwały.

3. Uchwała, o której mowa w ust. 2, może także określać:

- 1) sposób wykorzystania paliw, który jest objęty ograniczeniami określonymi w uchwale;
- 2) okres obowiązywania ograniczeń lub zakazów w ciągu roku lub warunki meteorologiczne lub stan jakości powietrza, dla których obowiązują ograniczenia lub zakazy określone w uchwale;
- 3) wyłączenia z ograniczeń lub zakazów określonych w uchwale dla pojazdów należących do mieszkańców obszaru, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i pojazdów uprzywilejowanych.

4. Pojazdy uprzywilejowane, o których mowa w ust. 3 pkt 3 i w art. 96b ust. 3, są to pojazdy pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, pogotowia gazowego, policji.”;

2) po art. 96a dodaje się art. 96b w brzmieniu:

„1. Rada gminy, w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na środowisko w związku z emisją z transportu, może ustanowić, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, strefę ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu.

2. Uchwała, o której mowa w ust. 1, określa:

- 1) granice obszaru objętego strefą ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu,
- 2) wymogi w zakresie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach w odniesieniu do rodzajów pojazdów dopuszczonych do poruszania się w strefie, o której mowa w ust. 1;
- 3) sposób organizacji, ograniczenia lub zakazy ruchu pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym, niespełniających wymogów, o których mowa w pkt 2,
- 5) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu.

3. Uchwała, o której mowa w ust. 1, może także określać wyłączenia z ograniczeń lub zakazów dla pojazdów należących do mieszkańców strefy, o której mowa w ust. 1 i pojazdów uprzywilejowanych”;

4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska i ministrem właściwym do spraw transportu, z uwzględnieniem celu ustanowienia strefy, o której mowa w ust. 1, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zasady oznakowania pojazdów, odpowiednio do spełnianych przez nie norm w zakresie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach,
- 2) wzór oznakowania, o którym mowa w pkt 1,
- 3) zasady dystrybucji oznakowań, o których mowa w pkt 1,
- 4) wysokość opłat za wydanie oznakowań, o których mowa w pkt 1, uwzględniającą koszty związane z ich wydaniem oraz dystrybucją.”;

3) w art. 113 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, zostaną ustalone:

1) zróżnicowane dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} , L_N , $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ dla następujących rodzajów terenów faktycznie zagospodarowanych:

- a) pod zabudowę mieszkaniową,
- b) pod szpitale i domy opieki społecznej,
- c) pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- d) na cele uzdrowiskowe,
- e) na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- f) pod zabudowę mieszkaniowo-usługową;

2) dopuszczalne poziomy hałasu z uwzględnieniem rodzaju obiektu lub działalności będącej źródłem hałasu;

3) okresy, do których odnoszą się poziomy hałasu, jako czas odniesienia.”;

4) w art. 114:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, uwzględnia się tereny, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli na terenach zamkniętych oraz na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy opieki społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.”;

c) po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku budynków mieszkaniowych, szpitali, domów opieki społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub kolejowego, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.”;

5) art. 225 otrzymuje brzmienie:

„1. Na obszarze, na którym zostały przekroczone standardy jakości powietrza, wyznaczonym w, przeprowadzonej przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska, ocenie poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89, wydanie pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza dla nowo budowanej instalacji lub zmienianej w sposób istotny jest możliwe, jeżeli zostanie zapewniona odpowiednia i trwała redukcja ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów, powodujących naruszenia tych standardów, wprowadzanych z innych instalacji usytuowanych na obszarze gminy, w której planowana jest budowa nowej instalacji lub dokonanie istotnej zmiany instalacji.

2. Redukcja ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów, o której mowa w ust. 1, może być zapewniona także poprzez trwałą redukcję ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów powodujących naruszenia standardów jakości powietrza, pochodzących z instalacji spalania paliw stałych w gospodarstwach domowych usytuowanych na obszarze gminy, w której planowana jest budowa nowej instalacji lub dokonanie istotnej zmiany instalacji, poprzez sfinansowanie, przez prowadzącego instalację nową lub istotnie zmienianą, trwałej likwidacji instalacji spalania paliw stałych w gospodarstwach domowych.

3. W uzasadnionych przypadkach, za zgodą organu prowadzącego postępowanie kompensacyjne, redukcja ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów, o której mowa w ust. 1 i 2 może być dokonana na terenie innej gminy niż gmina, w której planowana jest budowa nowej instalacji lub dokonanie istotnej zmiany instalacji.

4. Łączna redukcja ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów powinna być o co najmniej 30% większa niż ilość gazów lub pyłów dopuszczonych do wprowadzania do powietrza z nowo zbudowanej instalacji lub z instalacji zmienionej w sposób istotny.

5. Wydanie pozwolenia, o którym mowa w ust. 1, jest możliwe, gdy nie spowoduje to zwiększenia zagrożenia zdrowia ludzi.”;

6) art. 227 otrzymuje brzmienie:

„1. W postępowaniu kompensacyjnym uczestniczą prowadzący inne instalacje, którzy wyrazili zgodę na ograniczenie ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 225 ust. 2, potwierdzenia redukcji ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów pochodzących z instalacji spalania paliw stałych w gospodarstwach domowych dokonuje w zaświadczeniu wójt, burmistrz lub prezydent miasta.”;

7) art. 228 otrzymuje brzmienie:

„Do wniosku o wszczęcie postępowania kompensacyjnego należy dołączyć:

1) wniosek o wydanie pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza;

2) zgodę uczestników postępowania na dokonanie odpowiedniej redukcji ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów;

3) w przypadku, o którym mowa w art. 225 ust. 2, zaświadczenie wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, o którym mowa w art. 227 ust. 2.”;

8) art. 229 otrzymuje brzmienie:

„1. Pozwolenie na wprowadzanie do powietrza gazów lub pyłów z instalacji nowo zbudowanej lub zmienionej w sposób istotny jest wykonalne nie wcześniej niż od dnia, w którym:

1) ostateczne staną się decyzje, o których mowa w ust. 2 i 2a - jeżeli innymi instalacjami, o których mowa w art. 225 ust. 1, są instalacje wymagające pozwolenia albo zgłoszenia,

2) redukcja emisji zostanie potwierdzona przez wójta burmistrza lub prezydenta miasta w zaświadczeniu, o którym mowa w art. 227 ust. 2 - jeżeli innymi instalacjami, o których mowa w art. 225 ust. 1, są instalacje spalania paliw stałych w gospodarstwach domowych, o których mowa w art. 225 ust.2.

2. Organ właściwy do wydania pozwolenia cofnie lub ograniczy bez odszkodowania pozwolenie na wprowadzanie do powietrza gazów lub pyłów z innych instalacji objętych

postępowaniem kompensacyjnym, które wymagają pozwolenia, w zakresie, w jakim uczestnicy postępowania wyrazili zgodę.

2a. Organ właściwy do przyjęcia zgłoszenia wyda decyzję, o której mowa w art. 154 ust. 1, uwzględniając odpowiednią i trwałą redukcję ilości gazów lub pyłów wprowadzanych do powietrza, o której mowa w art. 225 ust. 1, z innych instalacji objętych postępowaniem kompensacyjnym, które wymagają zgłoszenia; decyzja wydawana jest po otrzymaniu od prowadzącego instalację wymagającą zgłoszenia informacji, o których mowa w art. 152 ust. 6 pkt 1.

3. Z chwilą, gdy decyzje, o których mowa w ust. 2 i 2a, stały się ostateczne, organ właściwy do wydania pozwolenia, niezwłocznie informuje o tym wnioskodawcę oraz organ wydający pozwolenie dla instalacji nowo budowanej lub zmienianej w sposób istotny.

4. Jeżeli decyzja o pozwoleniu, wydana w wyniku postępowania kompensacyjnego, nie stanie się wykonalna w terminie dwóch lat od jej wydania, organ właściwy do wydania pozwolenia, stwierdza jej wygaśnięcie.”;

9) po art. 334 dodaje się art. 334a w brzmieniu:

„Kto nie przestrzega ograniczeń, nakazów lub zakazów oraz zasad oznakowania pojazdów, określonych przez radę gminy w uchwale wydanej na podstawie art. 96b, podlega karze grzywny.”;

10) w art. 362 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a). Jeżeli liczba stron w postępowaniu przekracza 20, do stron innych niż prowadzący instalację stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

11) w art. 378 w ust. 3 po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) wydawania zaświadczeń, o których mowa w art. 227 ust. 2.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137, z późn. zm.) w art. 129b ust. 2 pkt 1 i ust. 3 wprowadza się następujące zmiany: :

1) w ust. 2 pkt 1 dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) niestosującego się do ograniczeń, nakazów lub zakazów, określonych w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 96b ustawy – Prawo ochrony środowiska;”.

1) w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) sprawdzenia wykonania obowiązku oznakowania pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach, o których w art. 96 b ustawy – Prawo ochrony środowiska;”.

Art. 3. Uchwały wydane na podstawie art. 96 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu ich uchylecia.

Art. 4. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy zmienianej zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy zmienianej, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Cel wprowadzenia ustawy

Projekt ustawy ma na celu wprowadzenie zmian, przede wszystkim w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą - Poś, dla stworzenia lepszych możliwości zastosowania prawnych narzędzi poprawy jakości powietrza w Polsce, na szczeblu wojewódzkim i lokalnym oraz w zakresie ochrony przed hałasem.

Za obecny stan jakości powietrza w Polsce odpowiedzialna jest w głównej mierze tzw. niska emisja pochodząca przede wszystkim z sektora bytowo – komunalnego, obejmującego zarówno indywidualne źródła wytwarzania ciepła i przygotowania ciepłej wody, jak również małe ciepłownie komunalne, a także transport. Zgodnie z raportem „Ocena jakości powietrza za 2013 r.” spośród 46 stref w kraju, przekroczenia poziomu dopuszczalnego PM10 stwierdzone zostały w 36 strefach, a poziomu dopuszczalnego pyłu PM2,5 powiększonego o margines tolerancji w 24 strefach. Odnotowano także niedotrzymywanie poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w 4 strefach. Jednocześnie w 42 strefach występowały przekroczenia poziomu docelowego dla benzo(a)pirenu, w 4 strefach arsenu oraz w 6 strefach dla ozonu.

Proponowane zmiany przepisów ustawy - Poś dotyczących jakości powietrza są zgodne z celami i kierunkami działań przewidzianymi do realizacji w ramach Krajowego Programu Ochrony Powietrza, przygotowywanego obecnie w Ministerstwie Środowiska, na podstawie art. 91c w ustawy – Poś.

Zakres proponowanych zmian obejmuje następujące zagadnienia:

1. Doprecyzowanie możliwości określenia dopuszczalnych rodzajów i jakości paliw zgodnie z art. 96 ustawy – Poś.

Ze względu na fakt, że za obecny stan jakości powietrza w Polsce odpowiedzialna jest w głównej mierze tzw. niska emisja pochodząca przede wszystkim z sektora bytowo – komunalnego, koniecznym jest doprecyzowanie mechanizmu pozwalającego na określenie dopuszczalnych rodzajów i jakości paliw. W obecnym stanie prawnym możliwość takiego działania wynika z art. 96 ustawy – Poś. Jednakże praktyczne zastosowanie tego przepisu jest problematyczne, co potwierdza próba wprowadzenia ograniczeń w zakresie jakości paliw stosowanych na obszarze Gminy Miejskiej Kraków, podjęta w 2013 r. przez Sejmik Województwa Małopolskiego. Wątpliwości prawne i nieprecyzyjne regulacje wynikające z art. 96 ustawy – Poś były przyczyną uchylecia przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 25 listopada 2013 r. w sprawie określenia rodzajów paliw dopuszczonych do stosowania. Konieczne jest zatem doprecyzowanie art. 96, co umożliwi samorządom powszechne i skuteczne wykorzystanie tego narzędzia do ograniczenia negatywnego wpływu emisji zanieczyszczeń pochodzących ze starych, nieefektywnych urządzeń grzewczych, a tym samym przyczyni się do poprawy stanu jakości powietrza. Według danych za 2012 r. w Polsce odnotowano 13,6 mln gospodarstw domowych, w których zainstalowanych było ok. 7,5 mln pieców węglowych. Do produkcji

ciepła w sektorze bytowo – komunalnym wykorzystuje się przede wszystkim paliwa stałe, czyli węgiel i biomasę. Jednakże stwierdzone są przypadki spalania wysokoemisyjnych mułów poflotacyjnych, powstających w procesie wzbogacania węgla, które powinny być wykorzystane jedynie w instalacjach przemysłowych przystosowanych do spalania takiego rodzaju paliwa. Źródłem ciepła wykorzystywanym w tym sektorze są również odpady powstające w gospodarstwach domowych, które mają różny skład i mogą wywierać negatywny wpływ na zdrowie i życie ludzkie oraz na środowisko.

W związku z powyższym proponuje się rozszerzenie przepisu art. 96 i doprecyzowanie zakresu uchwały sejmiku województwa, która może określać rodzaje i jakość paliw dopuszczonych do stosowania oraz minimalne wymagania techniczne dla urządzeń spalania paliw.

Zmiana tego przepisu ma na celu wyeliminowanie wątpliwości prawnych związanych z zakresem uchwały i sposobem jej realizacji. Umożliwi również bardziej elastyczne zastosowanie tego instrumentu prawnego (np. określenie dopuszczalnych parametrów emisji dla kotłów) na obszarach, na których wprowadzenie całkowitego zakazu stosowania paliw stałych jest niemożliwe np. z uwagi na brak infrastruktury ciepłowniczej i gazowej. Ponadto zaproponowana zmiana jednoznacznie wskazuje, które elementy uchwały są obowiązkowe, a które fakultatywne. Proponowana zmiana powinna umożliwić samorządom bardziej powszechne wykorzystanie tego narzędzia do ograniczenia negatywnego wpływu emisji zanieczyszczeń pochodzących ze starych, nieefektywnych urządzeń grzewczych, a tym samym przyczynić się do poprawy stanu jakości powietrza.

Dodatkowo realizacja upoważnienia art. 96 może być powiązana z utworzeniem, przez administrację samorządu terytorialnego, subwencji dla osób zamieszkujących obszar, na którym określone zostaną dopuszczone do stosowania rodzaje paliw, których wykorzystanie związane będzie z poniesieniem dodatkowych kosztów za ogrzewanie oraz z możliwością wykorzystania innych, niskoemisyjnych źródeł ciepła. Na przykład Rada Miasta Krakowa przyjęła uchwałą Nr XC/1355/13 z dnia 20 listopada 2013 r. lokalny program pomocy społecznej, tzw. Lokalny Program Osłony dla osób, które poniosły zwiększone koszty grzewcze lokalu związane z trwałą zmianą systemu ogrzewania opartego na paliwach stałych, na jeden z systemów proekologicznych, w ramach realizowanego Programu Ograniczenia Niskiej Emisji dla Miasta Kraków lub poza nim. Realizacja programu przewidziana jest w latach 2014-2022 i przy zaangażowaniu środków finansowych w wysokości 24,256 mln zł.

Nie jest możliwa ogólna ocena skutków finansowych ewentualnego zastosowania takich rozwiązań, ponieważ skutki te będą warunkowane wieloma czynnikami, w tym m.in. zakresem i skalą wykorzystania mechanizmu, specyfiką i ilością źródeł eksploatowanych na danym obszarze i zasobnością podmiotów prowadzących te źródła. Oszacowanie kosztów wpływu zastosowania art. 96 ustawy – Poś powinno być dokonywane przez organ kompetentny do wydania stosownej uchwały - przed jej podjęciem – z uwzględnieniem zarówno finansowych skutków jej wprowadzenia, jak i skutków środowiskowych, społecznych i gospodarczych.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym Ministerstwo Środowiska oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przygotowały system finansowania (do 90 % kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia) działań naprawczych związanych z poprawą stanu jakości powietrza, na obszarach stref, w których notowane są

przekroczenia standardów jakości powietrza. System ten, jako Program Priorytetowy nt. „Likwidacja niskiej emisji wspierająca wzrost efektywności energetycznej i rozwój rozproszonych odnawialnych źródeł energii”, tzw. KAWKA, został w dniu 26 lutego 2013 r. zainaugurowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Na realizację tego Programu w okresie lat 2013 - 2018 przeznaczono kwotę w wysokości 800 mln zł (400 mln zł środki NFOŚiGW i 400 mln zł środki wfosigw). Głównym celem Programu jest wsparcie działań mających wpływ na obniżenie emisji i dotrzymanie standardów jakości powietrza określonych w dyrektywie 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (CAFE) oraz zmniejszenie narażenia ludności na oddziaływanie zanieczyszczeń zagrażających zdrowiu i życiu ludzi (pyły PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)piren) w strefach, w których występują znaczące przekroczenia dopuszczalnych i docelowych poziomów tych zanieczyszczeń. Beneficjentami Programu są podmioty wskazane w programach ochrony powietrza, które planują albo realizują już przedsięwzięcia mogące być przedmiotem dofinansowania. Działania te obejmują m.in. wymianę starych wysokoemisyjnych urządzeń grzewczych opalanych węglem kamiennym na wysokosprawne piece węglowe oraz urządzenia na inne paliwa bardziej ekologiczne. Ponadto dofinansowaniu podlegać będą także termomodernizacja budynków oraz podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej.

Przykład Krakowa pokazuje, że znaczące środki na realizację działań na rzecz ograniczania niskiej emisji i eliminacji wysokoemisyjnych urządzeń grzewczych mogą pochodzić z funduszy ekologicznych. Dotychczas z programu KAWKA dla województwa małopolskiego przekazane zostały na realizację takich działań: w ramach pierwszego naboru (2013 r.) środki w kwocie 51,777 mln zł, natomiast w ramach drugiego naboru (2014 r.) – 86,410 mln zł.

W województwie małopolskim, ze względu na zły stan jakości powietrza i priorytetowe podejście do działań na rzecz poprawy tego stanu, działania takie znalazły także odzwierciedlenie w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020.

Wprowadzenie zmiany art. 96 ustawy - Poś, poprzez usunięcie formalnych barier w jego stosowaniu, będzie miało wpływ na wykorzystanie jednego z prawnych mechanizmów służących poprawie stanu jakości powietrza, a tym samym stanu zdrowia ludzi. Największym problemem dla jakości powietrza w Polsce jest ponadnormatywne stężenie pyłu zawieszonego (PM10 i PM2,5) oraz benzo(a)pirenu. Wysokie stężenie pyłu zawieszonego powoduje i pogłębia choroby płuc i układu krążenia, a benzo(a)piren jest związkami rakotwórczym. Zanieczyszczenie powietrza wpływa na wzrost liczby zgonów z powodu chorób układu oddechowego i krążenia oraz wzrost liczby przypadków wymagających hospitalizacji. Generuje to koszty zewnętrzne w postaci wydatków budżetowych na leczenie chorób czy koszty zmniejszonej produktywności, tj. absencji w pracy, przechodzenia na rentę i wcześniejszą emeryturę. Według danych Instytutu Ekonomii Środowiska szacunkowe koszty zewnętrzne w województwie małopolskim wynoszą ok. 2,8 mld zł/rok.

2. Wprowadzenie możliwości wdrożenia stref ograniczonej emisji komunikacyjnej.

W miastach, duży wpływ na jakość powietrza ma emisja ze środków transportu. Intensywny ruch pojazdów oraz nieodpowiednia jego organizacja skutkuje tworzeniem się zatorów drogowych, a tym samym obniżeniem prędkości pojazdów oraz wymuszonym częstym zatrzymywaniem i startem, co wpływa na zwiększoną emisję zanieczyszczeń.

Według danych GUS w 2012 r. w Polsce park samochodowy wyniósł 24 875 700 szt., z czego ponad 75,4% stanowiły samochody osobowe (18 744 400 szt.). Jednocześnie 78% pojazdów to pojazdy o strukturze wiekowej powyżej 10 lat. Średni wiek samochodów w Polsce wynosi według różnych szacunków od 14 do 17 lat, co oznacza, że dla wielu z nich emisja spalin jest znacznie wyższa niż standardy Euro 3 (od 2000 r.) lub Euro 4 (od 2005 r.). Sektor transportu jest źródłem zanieczyszczeń powietrza takich jak: tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory aromatyczny, metale ciężkie oraz pył PM10 i PM2,5. Według raportu Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami w roku 2013 transport drogowy był największym źródłem emisji tlenków azotu (31,8%), która wyniosła 253 035,2 ton. Poziom emisji pyłu z samochodów z silnikiem Diesla spełniającym wymagania normy Euro 4 jest o 64% niższy niż dla normy Euro 1. W przypadku emisji tlenków azotu i węglowodorów ta różnica wynosi 73%. Ponadto spotykana jest praktyka usuwania filtrów cząstek stałych (tzw. DPF-ów) co powoduje, że rzeczywista emisja nawet nowszych pojazdów jest znacznie wyższa niż wynikająca z norm emisji spalin Euro.

Dodany do ustawy – Poś art. 96b stworzy możliwości ustanowienia strefy ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu poprzez wprowadzanie ograniczeń lub zakazów wjazdu do danej strefy dla pojazdów niespełniających ustalonych norm emisji Euro. Kompetencję do ustanowienia tej strefy powinna mieć rada gminy. Proponowana nowelizacja zakłada, że możliwość jej wykonania nie zostanie uzależniona od stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu. Uchwała rady gminy wydana na podstawie tego przepisu będzie obowiązkowo zawierać wyszczególnione w nim składniki, precyzujące zasięg terytorialny strefy, obowiązujące w niej ograniczenia, zakazy i nakazy ustanowione w związku z wymogami w zakresie emisji zanieczyszczeń ze spalin oraz - ze względów uzasadnionych jej zakresem przedmiotowym i podmiotowym - określać dodatkowy sposób, w jaki jej treść zostanie podana do publicznej wiadomości. W uchwale możliwe będzie także wprowadzenie wyłączeń od wynikających z niej zakazów lub nakazów. Wyłączenia te mogą dotyczyć pojazdów należących do mieszkańców strefy, a także pojazdów uprzywilejowanych. Kwestie związane z zasadami znakowania pojazdów, w zależności od spełnianych przez nie norm, wzorem użytych znaków oraz dystrybucją oznaczeń, będą uregulowane - jako szczegółowe - w drodze rozporządzenia. Zasady te powinny być określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Niezbędna będzie także zmiana rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych w sprawie znaków i sygnałów drogowych w celu ustalenia znaków określających początek i koniec strefy. Kontrola przestrzegania ograniczeń, zakazów i nakazów zawartych w treści uchwały ustanawiającej strefę ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu oraz ich egzekwowanie zapewnione będzie przez przepisy karne. W związku z powyższym, w ustawie – Poś proponuje się dodać art. 334a a w ustawie – Prawo o ruchu drogowym art. 129b. W następstwie przyznania dodatkowego uprawnienia, koniecznym będzie zapewnienie także

możliwości nakładania grzywien w formie mandatów. Dlatego też nowelizacji powinno ulec rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego.

Wprowadzanie stref, o których mowa w dodanym do ustawy – Poś art. 96b powinno przyczynić się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń generowanych przez transport, a tym samym wpłynąć na poprawę stanu jakości powietrza w miastach. Na potrzebę wprowadzenia tego instrumentu prawnego zwróciła uwagę Najwyższa Izba Kontroli we wnioskach z przeprowadzonej w 2014 r. kontroli „Ochrona powietrza przed zanieczyszczeniami”.

Nie jest możliwe oszacowanie wpływu proponowanych zmian na sektor finansów. Ocena skutków społecznych, finansowych i gospodarczych ewentualnego wprowadzenia strefy ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu, będzie dokonywana każdorazowo przy podejmowaniu przez właściwy organ gminy decyzji o wprowadzeniu takiej strefy, przy uwzględnieniu rzeczywistych uwarunkowań do jej wprowadzenia. Nie można także ocenić zakresu stosowania przepisów sankcyjnych, a więc tego, jaki będzie rzeczywisty wpływ środków pochodzących z mandatów karnych nakładanych w związku z nieprzebrzeganiem ograniczeń, zakazów i nakazów zawartych w treści uchwały ustanawiającej strefę ograniczonej lub zakazanej emisji z transportu. Zakłada się natomiast, że wynikające z tej regulacji dodatkowe zadania kontrolne dla strażników miejskich będą realizowane przy zaangażowaniu sił i środków posiadanych dotychczas przez te służby.

3. Możliwość przeprowadzenia kompensacji emisji poprzez ograniczenie niskiej emisji.

Mechanizm kompensacji wynikający z przepisów art. 225-229 ustawy – Poś ma na celu pogodzenie potrzeby ochrony powietrza z możliwością rozwoju działalności podmiotów, w tym działalności gospodarczej. Jest on stosowany w przypadku budowy nowych instalacji lub wprowadzania istotnych zmian w instalacjach istniejących zlokalizowanych na obszarze, na którym przekroczone są standardy jakości powietrza. Zgodnie z zasadami kompensacji uzyskanie pozwolenia na emisję do powietrza z takich instalacji jest warunkowane skutecznym przeprowadzeniem postępowania kompensacyjnego, tj. zapewnienie odpowiedniej redukcji emisji substancji z innych instalacji zlokalizowanych na danym obszarze. Obecne przepisy umożliwiają kompensację wyłącznie poprzez ograniczenie emisji z innych instalacji wymagających pozwolenia na emisję (pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza albo pozwolenia zintegrowanego). Nie ma możliwości przeprowadzenia postępowania kompensacyjnego w przypadku, gdy na danym obszarze brak innych instalacji wymagających takiego pozwolenia, a wysokie stężenia zanieczyszczeń powodowane są przez tzw. niską emisję.

Proponowane zmiany w art. 225-229 ustawy - Poś, mają na celu uelastycznienie mechanizmu kompensacji, poprzez stworzenie możliwości kompensowania emisji z udziałem większej liczby podmiotów. Ułatwi to ograniczanie zjawiska tzw. niskiej emisji. W ramach postępowania kompensacyjnego przewidziano szersze możliwości kompensacji z uwzględnieniem trwałej redukcji ilości wprowadzanych do powietrza gazów lub pyłów powodujących naruszenia standardów jakości powietrza, pochodzących z instalacji spalania paliw stałych w gospodarstwach domowych usytuowanych na obszarze gminy, w której

planowana jest budowa nowej instalacji lub dokonanie istotnej zmiany istniejącej instalacji. Działania obejmujące trwałą likwidację instalacji spalania paliw stałych w gospodarstwach domowych powinny być finansowane przez prowadzącego instalację nową lub istotnie zmienianą, (art. 225 ust. 2). Dla potwierdzenia trwałego ograniczenia emisji z tych instalacji odpowiednie zaświadczenie wydawać będą właściwe organy gminy. W związku z tym proponuje się także zmianę przepisu określającego kompetencje tych organów (art. 378 ust. 3 pkt 2).

Ponadto, w związku z wątpliwościami interpretacyjnymi dotyczącymi kompensacji poprzez ograniczanie emisji z instalacji wymagających zgłoszenia, pojawiającymi się na gruncie dotychczasowego brzmienia art. 229, zwłaszcza ust. 2, w którym jest mowa o cofnięciu lub ograniczeniu pozwolenia przez organ właściwy do wydania pozwolenia, zaproponowano zmianę dotychczasowego brzmienia art. 229 ust. 1-3 i dodanie ust. 2a. Zmiany te jednoznacznie wskażą na możliwość ograniczania w ramach kompensacji emisji z instalacji wymagających zgłoszenia. Jednocześnie, zgodnie z rekomendacjami Najwyższej Izby Kontroli, doprecyzowano pojęcie obszaru, na którym wymagane jest przeprowadzanie postępowań kompensacyjnych poprzez odniesienie do obszaru, na którym zostały przekroczone standardy jakości powietrza, wyznaczonego w przeprowadzonej przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska ocenie poziomów substancji w powietrzu.

Wprowadzenie dodatkowych możliwości kompensacji – z udziałem podmiotów prowadzących instalacje wymagające zgłoszenia oraz osób fizycznych eksploatujących instalacje spalania paliw w gospodarstwach domowych - ułatwi przedsiębiorcom przeprowadzenie inwestycji na obszarach, na których odnotowano przekroczenia standardów jakości powietrza (ale bez powodowania dodatkowych obciążeń środowiska), a tym samym wpłynie na rozwój danego regionu.

Koszty kompensacji ponoszone są przez podmioty prowadzące instalacje i są uzależnione od spodziewanego zwiększenia emisji w związku z budową nowej instalacji albo istotną zmianą instalacji istniejącej. Są one ustalane indywidualnie na potrzeby każdego zamierzenia inwestycyjnego, z uwzględnieniem koniecznego obniżenia emisji w innych instalacjach oraz szczegółowych technicznych uwarunkowań dla tych instalacji.

Proponowana zmiana przepisów rozszerzy zakres działania organów gminny w sprawach ochrony środowiska dotyczących osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej (wydawanie zaświadczeń, o których mowa w art. 227 ust. 2). Zakłada się jednak, że z tego tytułu nie wzrosną obciążenia budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Władze gminy będą realizować te zadania w ramach dotychczasowych środków.

4. Zaproponowane zmiany przepisów w zakresie ochrony środowiska przed hałasem.

Proponowane zmiany mają na celu uszczegółowienie przepisów zapewniające jednolitą interpretację oraz usprawnienie przebiegu postępowań administracyjnych i racjonalność działań na rzecz ochrony środowiska. Dotyczy to zwłaszcza art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy - Poś, z którego po nowelizacji będzie jednoznacznie wynikało, że obowiązek podjęcia działań na rzecz ochrony środowiska przed hałasem powstaje z chwilą pojawienia

się faktycznego zagospodarowania terenu, ze względu na które to zagospodarowanie, z mocy niniejszego przepisu, wymagana jest ochrona środowiska przed hałasem. Intencją ustawodawcy bowiem było i jest nadal, aby ochrona akustyczna nie obejmowała wszystkich terenów przeznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod realizację funkcji określonych w art. 113 ust. 2 pkt 1, ale tylko tereny faktycznie użytkowane zgodnie z takim przeznaczeniem. Przepisy o ochronie środowiska nie chronią bowiem zapisów miejscowych planów zagospodarowania terenu, lecz środowisko, w rozumieniu terenów zagospodarowanych w sposób, o którym mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1. Stąd proponuje się, aby dotychczas użyte w omawianym przepisie wyrażenie „terenów przeznaczonych” zastąpić wyrażeniem „terenów faktycznie zagospodarowanych”.

Z kolei zmianę w art. 114 ust. 1 ustawy - Poś proponuje się, aby uprościć sporządzanie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod kątem uwzględnienia zasad ochrony środowiska przed hałasem.

Rozszerzenie treści art. 114 ust. 3 ustawy - Poś o „tereny zamknięte”, ma na celu zapewnienie właściwego standardu akustycznego w zabudowie mieszkaniowej, szpitalach, domach opieki społecznej lub w budynkach związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, czyli w obiektach, które z mocy art. 113 ust. 2 tej ustawy, wymagają ochrony przed hałasem, ale niefortunnie zostały zlokalizowane na terenie, w odniesieniu do którego przepis art. 113 ust. 2 pkt 1 nie normuje, podobnie jak dla terenów służących do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania, akustycznego standardu jakości środowiska.

Rozszerzenie art. 114 o ust. 4 ustawy - Poś ma na celu urealnienie działań na rzecz ochrony środowiska, a konkretnie ochrony człowieka, przed hałasem, w takich sytuacjach architektoniczno – urbanistycznych, gdzie bezpośrednio na granicy pasa drogowego czy pasa kolejowego są posadowione budynki mieszkalne, budynki szpitalne, domy opieki społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, czyli obiekty, które z mocy art. 113 ust. 2 wymagają ochrony przed hałasem. Wyeliminuje to konieczność realizacji, zarówno w miastach czy np. w obrębie tzw. wsi ulicówek, gdzie rozważane szlaki komunikacyjne otoczone są bezpośrednio przylegającymi do nich ww. obiektami budowlanymi, biernych zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów. W takich sytuacjach architektoniczno – urbanistycznych nie znajduje się bowiem racjonalnej przestrzeni na posadowienie ekranów, a poza tym ekrany zastosowane w takich sytuacjach są generalnie nieskuteczne z akustycznego punktu widzenia.

Natomiast rozszerzenie art. 362 ustawy - Poś o ust. 2a jest spowodowane tym, że postępowanie prowadzone w trybie tego przepisu, analogicznie jak wszystkie postępowania administracyjne, prowadzone na podstawie ustawy - Poś, wymaga ustalenia stron postępowania, a następnie powiadamiania stron o każdym kroku postępowania oraz umożliwiania stronom czynnego udziału w postępowaniu. Z uwagi na fakt, że postępowania w trybie art. 362 ustawy - Poś dotyczą m.in. liniowych źródeł hałasu (tj. dróg, linii kolejowych), lotnisk czy innych wielko - powierzchniowych źródeł hałasu, w stosunku do których ustalenie stron postępowania, ze względu na liczbę podmiotów, które objęte są ustawowym statusem strony(np. ustalenie wszystkich spadkobierców), jest bardzo skomplikowane oraz czasochłonne, co automatycznie wpływa na wydłużanie się czasu trwania postępowania, zasadnym jest, aby zawiadamianie o decyzjach i innych czynnościach

organów administracji państwowej odbywało się w tym przypadku, zgodnie z art. 49 Kpa, tj. przez obwieszczenie lub inny sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeśli przepis szczególnie tak stanowi.

Zaproponowane powyższe zmiany ustawy – Poś przyczynią się do skuteczniejszych działań na rzecz ochrony środowiska przed hałasem. I tak zmiana brzmienia przepisu art. 113 ust. 2 pkt.1 spowoduje, że nie będzie budzić wątpliwości fakt, iż ochrona przed hałasem dotyczy środowiska, a nie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zaś rozszerzenie brzmienia art. 114 o ust. 4 zracjonalizuje działania na rzecz ochrony człowieka przed hałasem środowiskowym w takich sytuacjach urbanistycznych, gdzie brakuje miejsca na realizację biernych zabezpieczeń akustycznych. Natomiast rozszerzenie art. 362 o ust. 2a spowoduje większą dynamikę postępowań administracyjnych mających na celu nałożenie, w szczególności na zarządców liniowych i wielko - powierzchniowych źródeł hałasu, obowiązków na rzecz ochrony środowiska przed hałasem.

Powyższe zmiany nie niosą dodatkowych obciążeń finansowych. Powinny one wpłynąć na bardziej racjonalne zaangażowanie środków kierowanych na ochronę środowiska przed hałasem.

5. Zmiany w ustawie o ruchu drogowym

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137, z późn. zm.) proponuje się rozszerzenie uprawnień strażników miejskich o wykonywanie kontroli ruchu drogowego wobec kierującego pojazdem niestosującego się do ograniczeń, nakazów lub zakazów i odpowiedniego oznakowania pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach określonych w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 96b ustawy – Poś. Zakłada się, że zadanie to będzie realizowane w ramach środków będących w dyspozycji odpowiednich służb. Nie przewiduje się wydatkowania dodatkowych środków na ten cel.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

