



Ministerstwo Energii ma pomysł na rozładowanie korków w miastach. Jeśli gminy wykorzystają uprawnienia, jakie nadaje im ustawa, do centrów nie wjadą nawet rowery. To dlatego, że obecny kształt zapisów ustawy o elektromobilności wyklucza wjazd do stref czystego transportu niemal wszystkim.

- Przepisy dotyczące czystych stref w centrach dużych miast - jeżeli je wprowadzić wprost, to ilość pojazdów, które spełniają wymogi jest tak mała, że w praktyce w ogóle wyeliminowalibyśmy transport i komunikację samochodową w centrach miast. A z drugiej strony przepisy ustawy nie zablokują importu samochodów używanych - powiedział Krzysztof Kwiatkowski, prezes NIK.

Ostrzegł, że do Polski mogą trafić np. samochody z silnikami diesla z Niemiec, które są tam wycofywane z użytku, ponieważ nie spełniają parametrów czystości spalin.

Prezes NIK zwrócił uwagę na błąd w ustawie, wskazany w jednej z opinii. - Analizy prawne wskazują, że w świetle powyższych uregulowań nawet rowerzyści nie będą uprawnieni do wjazdu do strefy czystego transportu, chyba że taką możliwość dopuści rada gminy. Ale to wiązałoby się z obowiązkiem uiszczenia przez rowerzystów stosownej opłaty - mówił Kwiatkowski. Według niego nie to było ideą przyjętych rozwiązań.

Kwiatkowski poinformował, że NIK przesłała wnioski z raportu do premiera. Izba upomina się w nich o to, żeby przepisy prawa w Polsce nie były tak skonstruowane, aby zgodnie z nimi do centrów miast nikt nie mógł wjechać.

W informacji o wynikach kontroli ochrony powietrza przed zanieczyszczeniami Izba odniosła się m.in. do wdrożonych - przez ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych - rozwiązaniach dotyczących możliwości tworzenia przez gminy stref czystego transportu. Analiza przeprowadzona przez NIK na przykładzie pięciu dużych miast wykazała, że według kryteriów ustawowych, uprawnienia do wjazdu

NIK: strefy czystego transportu po polsku

Utworzono: poniedziałek, 17, wrzesień 2018 12:40

do takich stref posiadałoby zaledwie 0,03% wszystkich zarejestrowanych w tych miastach pojazdów silnikowych, czyli niecały 1000 pojazdów, np. w Łodzi - 63.

Opinia taka nie jest bezzasadna, ponieważ w art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych ustanowiono ograniczenia do wjazdu do stref czystego transportu dla pojazdów innych niż elektryczne, napędzane wodorem lub gazem ziemnym. Ustawodawca nie zdefiniował przy tym pojęcia pojazd, a zatem w tym zakresie należy posłużyć się przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym. W myśl tej ustawy pojazd oznacza środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane (art. 2 pkt 31 Prawa o ruchu drogowym). Definicja ta obejmuje również rower, który stanowi pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem (art. 2 pkt 47 ustawy).

Jest jednak pewna nadzieja dla rowerzystów. Zgodnie z zapisami art. 39 ust. 4a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić poruszanie się po tej strefie pojazdów innych niż określone w art. 39 ust. 1 tej ustawy, ale pod warunkiem uiszczenia stosownej opłaty (maksymalnie 2,50 zł za godzinę).

Źródło: NIK