

USTAWA

z dnia [●] r.

o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw

Art. 1 W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) po pkt 11 dodaje się pkt 11a – 11c w brzmieniu:

„11a) podstawowa norma emisji spalin – oznacza unijną normę emisji spalin EURO 4 oraz normy równoważne oraz zastępujące i aktualizujące tę normę, w tym nowsze od EURO 4 unijne normy emisji spalin i normy im równoważne;

b) 11b) podwyższona norma emisji spalin – oznacza unijną normę emisji spalin EURO 6 oraz normy równoważne oraz zastępujące i aktualizujące tę normę, w tym nowsze od EURO 6 unijne normy emisji spalin i normy im równoważne;”

c) w pkt 12 wyrażenie „pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” zastępuje się słowem „samochód”

d) w pkt 13 wyrażenie „pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” zastępuje się słowem „samochód”

e) w pkt. 14 we wstępie do wyliczenia wyrażenie „pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” zastępuje się słowem „samochód”

f) po pkt. 22 dodaje się pkt 22a) w brzmieniu:

„samochód – oznacza pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;”

g) po pkt. 27a dodaje się pkt 27b w brzmieniu:

„szczególna norma emisji spalin– oznacza unijną normę emisji spalin EURO 5 oraz normy równoważne oraz zastępujące i aktualizujące tę normę, w tym nowsze od EURO 5 unijne normy emisji spalin i normy im równoważne;

h) po pkt. 29 dodaje się pkt 30 w brzmieniu:

30) zanieczyszczenia powietrza z transportu samochodowego – oznacza emisje zanieczyszczeń, w tym tlenków azotu i cząstek stałych, pochodzące z ruchu samochodów”

2) w art. 39:

a) ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko, na zasadach opisanych w niniejszej ustawie, na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu obejmującą znajdujące się w jej obszarze drogi publiczne, których zarządcą jest gmina, na które to drogi publiczne:

1) można zakazać wjazdu samochodom niespełniającym podstawowej normy emisji spalin; oraz

2) można ograniczyć wjazd samochodom spełniającym podstawową normę emisji spalin.”

b) po ust 1 dodaje się ust 1a o następującym brzmieniu:

„Ograniczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 2 powyżej mogą obejmować jedynie:

1) obowiązek uiszczenia opłaty za wjazd; lub

2) zakaz wjazdu w godzinach nie dłuższy niż 8 – 19, w odniesieniu do samochodów niespełniających szczególnej normy emisji spalin;”

c) w ust 2 wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Od zakazów i ograniczeń, o których mowa w ust 1. zwolnione są:”

d) w ust. 2 w pkt. 1 po literze g dodaje się lit h – k o następującym brzmieniu:

„h) elektryczne”;

i) napędzane wodorem;”

j) napędzane gazem ziemnym;

k) wykorzystywane do realizacji przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego, z zastrzeżeniem ust. 2a – 2c;

l) wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z ust. 4;”

e) w ust. 2 po pkt. 1 dodaje się pkt 1a o następującym brzmieniu:

„samochody spełniające podwyższoną normę emisji spalin”

f) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2c o następującym brzmieniu:

„2a. W przypadku ustanowienia strefy czystego transportu na obszarze, na którym realizowane są samochodami przewozy w zakresie publicznego transportu zbiorowego, przewozy takie mogą być wykonywane jedynie z wykorzystaniem samochodów spełniających podstawową normę emisji spalin, pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych wodorem, pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub autobusów zeroemisyjnych.

2b. Ust. 2a stosuje się także, jeśli przewozy, o których mowa w ust. 2a są realizowane na podstawie zawartej przez gminę jako organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, a umowa ta zezwala na realizację na obszarze strefy czystego transportu przewozów z wykorzystaniem samochodów innych niż samochody spełniające podstawową normę emisji spalin, pojazdy elektrycznymi, pojazdy napędzane wodorem, pojazdy napędzane gazem ziemnym lub autobusy zeroemisyjne. Jednakże wówczas operatorowi przysługuje rekompensata za straty poniesione w wyniku konieczności realizacji na obszarze strefy czystego transportu przewozów z wykorzystaniem samochodów innych niż samochody spełniające podstawową normę emisji spalin, pojazdy elektrycznymi, pojazdy napędzane wodorem, pojazdy napędzane gazem ziemnym lub autobusy zeroemisyjne. Do rekompensaty stosuje się odpowiednio art. 52 – 56 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

2c. Jeśli gmina realizuje na obszarze strefy czystego transportu przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, gmina zapewnia, aby od

daty wejścia w życie zakazów i ograniczeń, o których mowa w ust. 1 przewozy takie nie były wykonywane z wykorzystaniem samochodów innych niż samochody spełniające podstawową normę emisji spalin, pojazdy elektrycznymi, pojazdy napędzane wodorem, pojazdy napędzane gazem ziemnym lub autobusy zeroemisyjne.

g) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Strefę czystego transportu ustanawia się na czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat”

h) po ust. 3 dodaje się na ust. 3a o następującym brzmieniu:

„Stefę czystego transportu można ustanowić jedynie na:

1) obszarze objętym w całości miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, na którym to obszarze łączna powierzchnia terenów o klasie przeznaczenia oznaczonej jako teren zabudowy mieszkaniowej nie przekracza 30% łącznej powierzchni wszystkich terenów o przeznaczeniu oznaczonym inaczej niż teren komunikacji drogowej publicznej; lub

2) obszarze objętym śródmiejską strefą płatnego parkowania w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych; lub

3) obszarze zdegradowanym lub obszarze rewitalizacji w rozumieniu ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji; lub

4) innym obszarze, zaakceptowanym w referendum gminnym, o którym mowa w ustawie z dnia 15 września 2000 r. o referendum lokalnym.

i) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„Opłata, o której mowa w ust. 1a pkt 1 stanowi dochód gminy i pobiera ją wójt, burmistrz lub prezydent miasta.”

j) w ust. 6 wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Dochody z opłaty, o której mowa w ust. 1a pkt 1 mogą być wykorzystane wyłącznie na potrzeby:”

k) w ust. 6 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg gminnych na obszarze strefy czystego transportu.”

l) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„Opłata, o której mowa w ust. 1 pkt 1 nie może przekroczyć:

1) 2,50 zł za godzinę w przypadku opłaty jednorazowej;

2) 500,00 zł za jeden miesiąc, w przypadku opłaty abonamentowej za jeden miesiąc;

- lub połowy tych kwot, w odniesieniu do samochodów spełniających szczególną normę emisji spalin.”

m) uchyla się ust. 8 – 13.

3) w art. 40:

a) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„oznaczenie obszaru strefy czystego transportu i jego granic, zgodnie z art. 39 ust. 3a”

b) w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„ograniczenia, o których mowa w art. 39 ust. 1 pkt 2 lub oświadczenie, że takie nie są wprowadzane”

c) w ust 2 po pkt 4 dodaje się pkt 4a – 4c o następującym brzmieniu:

„4a) wysokość opłat, o których mowa w art. 39 ust. 1a pkt 2, jeśli takie są ustanawiane;

4b) dodatkowe wyłączenia spod zakazów i ograniczeń, o których mowa w art. 39 ust. 1, lub oświadczenie o ich braku;

4c) okres, na jaki ustanawiana jest strefa czystego transportu, rozpoczynający się nie wcześniej niż 90 dni od daty podjęcia uchwały;”

d) w ust 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„sposób organizacji ewidencji, o której mowa w art. 40a.”

e) po ust 2 dodaje się ust. 2a – 2c o następującym brzmieniu:

„2a. Z zastrzeżeniem ust. 2c, do uchwały, o której mowa w ust. 2 załącza się raport :

1) uzasadniający istotny, negatywny wpływ zanieczyszczeń powietrza z transportu samochodowego na zdrowie i życie ludzi na obszarze strefy czystego transportu; oraz

2) zawierający prognozę obniżenia poziomu zanieczyszczeń powietrza z transportu samochodowego na skutek ustanowienia strefy czystego transportu; oraz

3) przedstawiający prognozę kosztu wprowadzenia strefy czystego transportu dla mieszkańców gminy w każdym roku jej obowiązywania; oraz

4) uzasadnienie proponowanego obszaru strefy czystego transportu oraz rozważenie alternatywnych obszarów strefy czystego transportu w danej gminie; oraz

5) w przypadku wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w art. 39 ust. 1 pkt 2 uzasadnienie wprowadzenia takich ograniczeń oraz prognozy, o których mowa w pkt 2 i 3 w wariantach z takimi ograniczeniami i bez nich.

2b. Raport, o którym mowa w ust. 2a należy w całości upublicznić w Biuletynie Informacji Publicznej gminy nie później niż na 14 dni przed datą rozpoczęcia konsultacji, o których mowa w ust. 3, a w przypadku o którym mowa w art. 39 ust. 3a pkt 3, nie później niż na 14 dni przed datą wskazanego tam referendum gminnego.

3c. W przypadku ustanowienia strefy czystego transportu na obszarze, na którym wcześniej ustanowiono strefę czystego transportu na podstawie niniejszej ustawy, raport, o którym mowa w ust. 2a, powinien zawierać również ocenę efektywności wcześniej ustanowionej strefy czystego transportu oraz weryfikację prognoz, o których mowa w ust. 2a pkt 2) i 3), zawartych w raporcie załączonym do uchwały o ustanowieniu wcześniej ustanowionej strefy czystego transportu.

4) po art. 40 dodaje się art. 40a o następującym brzmieniu:

„1. Gmina, na obszarze której ustanowiono strefę czystego transportu, prowadzi w formie elektronicznej ewidencję pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu.

2. W ewidencji odnotowuje się numer rejestracyjny samochodu oraz to, czy spełnia szczególną normę emisji spalin i czy podlega wyłączeniom, o których mowa w art. 39 ust. 2.

3. Przed rozpoczęciem się okresu, na który ustanowiono strefę czystego transportu, gmina z urzędu umieszcza w ewidencji wszystkie samochody uprawnione do wjazdu do strefy czystego transportu i zarejestrowane w powiecie, w którym znajduje się gmina.

4. Każdy właściciel, współwłaściciel, najemca, lub korzystający z samochodu może zgłosić samochód do ewidencji wskazując numer tablicy rejestracyjnej, jaką samochód jest oznaczony i załączając do zgłoszenia dokument lub dokumenty potwierdzające spełnienie przez samochód podstawowych norm emisji spalin lub szczególnych norm emisji spalin lub objęcie innym wyłączeniem, o którym mowa w art. 39 ust. 2.

5. Odmowa uwzględnienia samochodu w ewidencji następuje w formie decyzji administracyjnej. Organem wydającym decyzję jest wójt, burmistrz, lub prezydent miasta. Stroną postępowania jest wyłącznie właściciel, współwłaściciel, najemca, lub korzystający z samochodu, który zgłosił samochód do ewidencji.

6. Ewidencja, o której mowa w ust. 1, zawiera przynajmniej:

- 1) numer rejestracyjny samochodu; oraz
- 2) numer VIN samochodu.

7. Jeśli w ewidencji, o której mowa w ust. 1 umieszczone są dane osobowe, administratorem tych danych osobowych jest gmina.

8. Gmina za pośrednictwem systemu teleinformatycznego umożliwia bezpłatną weryfikację umieszczenia samochodu w ewidencji, o której mowa w ust. 1, poprzez podanie numeru rejestracyjnego samochodu oraz numeru VIN samochodu.

9. Gmina na wniosek właściciela, współwłaściciela, najemcy, lub korzystającego z samochodu uwzględnionego w ewidencji wydaje zaświadczenie o uwzględnieniu samochodu w ewidencji.

10. W przypadku nieuwzględnienia samochodu w ewidencji, o której mowa w ust. 1, kierujący samochodem znajdującym się na obszarze strefy czystego transportu obowiązany jest na wezwanie organów i osób uprawnionych do kontroli ruchu drogowego na podstawie odrębnych przepisów okazać dokumenty potwierdzające uprawnienie do wjazdu do strefy i niepodleganie ograniczeniom, o którym mowa w art. 39 ust. 2.”

Art. 2 W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 645):

- 1) w art. 13 w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i po pkt 2 dodaje się pkt 3 o następującym brzmieniu:

„wjazd do strefy czystego transportu, w zakresie określonym w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”

- 2) w art. 13b:

- a) ust. 2a otrzymuje następujące brzmienie:

„Śródmiejską strefę płatnego parkowania ustanawia się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta w mieście o liczbie ludności powyżej 50 000 mieszkańców, jeżeli spełnione są warunki, o których mowa w ust. 2, a ustanowienie strefy płatnego parkowania nie jest wystarczające do zapewnienia wystarczającej rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub polityki ochrony środowiska”

- b) w ust. 2b w pkt. 2 usuwa się kropkę i dodaje:

„oraz różnych obszarów śródmiejskiej strefy płatnego parkowania;”

c) w ust. 2b po pkt. 2 dodaje się pkt 3 o następującym brzmieniu:

„przesłanki uzasadniające niemożliwość zapewnienia wystarczającej rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji polityki ochrony środowiska bez wprowadzenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania”.

Art. 3 W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r., poz. 2556):

1) w art. 90:

a) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„metody i zakres dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu, w tym metody i miejsca umieszczania czujników służących do pomiaru poziomów substancji w powietrzu”

b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„kryteria lokalizacji punktów pomiarowych i wymagania dotyczące reprezentatywności punktów pomiarowych, miejsc umieszczania czujników służących do pomiaru poziomów substancji w powietrzu oraz reprezentatywności wyników odczytów takich czujników;”

2) w art. 91:

a) w ust. 7a pkt 4 otrzymuje następujące brzmienie:

„podział źródeł zanieczyszczeń, ze szczególnym wyodrębnieniem zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw stałych na cele ciepłownicze i zanieczyszczeń pochodzących z transportu – z wyodrębnieniem zanieczyszczeń pochodzących z transportu emitowanych przez samochody osobowe w oparciu o pomiary prowadzone zgodnie z art. 90”;

b) w ust. 7a pkt 9 otrzymuje następujące brzmienie:

„obowiązki i ograniczenia wynikające z programu, przy uwzględnieniu zasad ustanawiania stref czystego transportu określonych w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych”.

3) ust. 9a otrzymuje brzmienie:

„Opracowany przez zarząd województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony powietrza powinien uwzględniać przeprowadzone przez zarząd województwa analizy udziału w przekroczeniach poziomów substancji w powietrzu poszczególnych grup źródeł emisji tych substancji, ze szczególnym wyodrębnieniem zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw stałych na cele ciepłownicze i zanieczyszczeń pochodzących z transportu – z wyodrębnieniem zanieczyszczeń pochodzących z transportu emitowanych przez samochody osobowe określonych w oparciu o pomiary prowadzone zgodnie z art. 90, i określać odpowiednie działania naprawcze w przypadku przekroczenia obowiązujących poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych substancji.”

Art. 4 W ustawie z dnia 20 maja 1997 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r., poz. 2119) po art. 98 dodaje się art. 98a o następującym brzmieniu:

„Kto, prowadząc pojazd na drodze publicznej, wjeżdża do strefy czystego transportu wbrew zakazowi wynikającemu z ustanowienia strefy czystego transportu lub z naruszeniem obowiązujących w strefie czystego transportu ograniczeń, podlega karze grzywny do 1000 złotych lub karze nagany.”

Art. 5 W ustawie z 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111) w art. 2 ust. 1 w pkt. 9 kropkę zastępuje się średnikiem i po pkt. 9 dodaje się pkt 10 o następującym brzmieniu:

„zaświadczenia, o którym mowa w art. 40a ust. 9 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”

Art. 6.

1. Strefy czystego transportu ustanowione na mocy art. 39 ustawy zmienianej w art. 1 przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu podjęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na mocy art. 39 ustawy zmienianej w art. 1 zostają uchylone z mocy prawa z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.
2. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 90 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 4 pozostają w mocy do czasu wydania przepisów wykonawczych na mocy niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.
3. Programy ochrony powietrza przyjęte na mocy ustawy zmienianej w art. 4 przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy pozostają w mocy, z wyjątkiem obowiązków z nich wynikających dotyczących stref czystego transportu, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 1, które to obowiązki wygasają z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.
4. Uzyskane do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy dochody z opłat, o których mowa w art. 39 ust. 5 i ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w dotychczasowym brzmieniu mogą być przeznaczone na realizację zadań własnych gminy.

Art. 7 Śródmiejskie strefy płatnego parkowania ustanowione na mocy art. 13b ustawy zmienianej w art. 2 pozostają w mocy przez rok od wejścia w życie ustawy.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od jej ogłoszenia.