Ministerstwo
Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bolesta

DEG-WE.050.5.2024.AB
3204544.12697839.10233686
Warszawa, 24-06-2024

Pani
Pani Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie senatorskie Pana Adama Szejnfelda złożone w dniu 14 maja 2024 r., w sprawie przepisów dotyczących wprowadzania w miastach stref czystego transportu oraz konsekwencji ich wprowadzania, proszę przyjąć poniższe wyjaśnienia.

Na wstępie należy podkreślić, że strefy czystego transportu (SCT) są jednym z elementów polityki ekologicznej mającej na celu redukcję poziomu zanieczyszczeń z transportu drogowego w miastach. Zgodnie z raportem Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) z 2023 r. redukcja poziomów zanieczyszczeń do wartości zalecanych przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) mogłaby zapobiec śmierci 47 300 osób z powodu pyłu zawieszonego (PM2.5) oraz 4 200 osób z powodu dwutlenku azotu (NO2) w Polsce. W związku z tym zmniejszenie zanieczyszczeń jest kluczowe dla poprawy zdrowia publicznego i jakości życia w miastach. Zgodnie z danymi zawartymi w raporcie „The development trends of low- and zero-emission zones in Europe" Clean Cities, od 2019 r. liczba SCT w Europie wzrosła o 40%, osiągając w czerwcu 2022 r. liczbę 320 funkcjonujących stref. Prognozy przewidują, że do 2025 r. liczba SCT przekroczy 500, co potwierdza, że tworzenie SCT jest elementem polityki ekologicznej krajów UE w dążeniach do ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego. Jako przykład pozytywnego oddziaływania tego instrumentu można wskazać Brukselę, gdzie zgodnie z raportem Brussels Environment od wprowadzenia pierwszej SCT w 2018 r. do 2022 r. zaobserwowano 30% spadek poziomu dwutlenku azotu (NO2) oraz pyłów zawieszonych (PM2.5) wzdłuż głównych arterii stolicy Belgii. Ponadto od czerwca 2018 r. do września 2022 r. odsetek pojazdów z silnikami diesla na drogach w Brukseli zmniejszył się o prawie połowę.

Odnosząc się do idei wprowadzania i rozszerzania działania SCT w Polsce uprzejmie informuję, że MKiŚ jest świadome wyzwań, które mogą pojawić się dla społeczności lokalnych w związku z tworzeniem tych stref. Należy podkreślić, że obowiązujące przepisy dot. SCT w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2023 poz. 875 z późn.zm. dalej jako ustawa) zostały wprowadzone w oparciu o kompromis wypracowany z jednostkami samorządu terytorialnego. Zgodnie z nim kompetencje tworzenia SCT zostały przekazane gminom, które najlepiej znają uwarunkowania lokalnej społeczności. Ustawodawca, będąc świadomym wyzwań stojących przed samorządami, określił katalog pojazdów, które są uprawnione do wjazdu na teren SCT niezależnie od posiadanego napędu, jak również od decyzji danej gminy. W katalogu tym wprost wskazane są m.in. pojazdy używane przez osoby z niepełnosprawnościami. Ponadto na mocy art. 39 ust. 4 ustawy, rada gminy ma prawo do rozszerzenia listy pojazdów zwolnionych z zakazu wjazdu do SCT. Daje to gminom, znającym najlepiej potrzeby swoich mieszkańców, swobodę kształtowania wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych dopasowanych do lokalnej specyfiki. W związku z tym gminy mają możliwość tworzenia i dostosowania wyłączeń dla użytkowników pojazdów, którzy będą potencjalnie najbardziej obciążeni w związku z utworzeniem SCT.

Rada gminy w uchwale ustanawiającej SCT określa granice takiej strefy, które zazwyczaj obejmują centralne obszary miasta. Wprowadzenie SCT odbywa się zazwyczaj etapowo: początkowo wprowadzane są mniej restrykcyjne normy, które z czasem ulegają zaostrzeniu. Przykładem takiego podejścia będzie pierwsza w Polsce SCT, która wejdzie w życie od 1 lipca 2024 r. w Warszawie. Warto zaznaczyć, że z przeprowadzonego w grudniu 2022 r. badania opinii publicznej wynika, że 87% ankietowanych popiera inicjatywy lokalnych władz mające na celu ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, a 76% jest za utworzeniem SCT. Ponadto apel o utworzenie SCT w Warszawie podpisało ponad 30 warszawskich firm, które wyrażały aprobatę wobec zmiany organizacji ruchu samochodowego i wprowadzenia SCT, w celu utrzymania atrakcyjności oferty lokalnego biznesu dla mieszkańców i turystów.

W związku z tym, że SCT wdrażane są stopniowo, zgodnie z długoterminowym planem, aby umożliwić mieszkańcom dostosowanie się do nowych warunków. Wskazanie, które pojazdy są najbardziej emisyjne, i których ruch będzie ograniczany w pierwszej kolejności, mieszkańcy mają możliwość planowania wymiany pojazdów, zwłaszcza tych najbardziej emisyjnych, by nie przyczyniać się do dalszego zanieczyszczenia powietrza. Dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) za 2022 r. pokazują, że pojazdy spełniające normę EURO 4 i wyższe stanowiły 91% wszystkich nowych rejestracji, co świadczy o ogólnej preferencji Polaków dla pojazdów o niższej emisji spalin.

W ramach planowanej zmiany ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zostaną przeanalizowane przepisy dotyczące funkcjonowania stref czystego transportu. Na podstawie zgłaszanych do tej pory przez samorządy, organizacje pozarządowe oraz obywateli propozycji zmian zostanie wypracowany kompromis, uwzględniający możliwie jak najwięcej postulatów. W szczególności zostaną przeanalizowane kwestie rozszerzenia katalogu działań możliwych do sfinansowania z opłat za wjazd do SCT, warunków wjazdu pojazdów innych niż uprawnionych na obszar SCT oraz wysokości opłat za wjazd do SCT.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska prowadzi liczne działania mające na celu ograniczenie potencjalnych niedogodności związanych z wprowadzaniem SCT. W 2022 r. realizowany był projekt "Laboratorium Stref Czystego Transportu" wraz z Instytutem Ochrony Środowiska - Państwowym Instytutem Badawczym, finansowany ze środków Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Jego celem było wyposażenie polskich samorządów w kompetencje niezbędne do tworzenia SCT oraz zapoznanie z najlepszymi praktykami stosowanymi w europejskich miastach. Działania te miały na celu przyczynić się do zaangażowania samorządów w realizację celu neutralności klimatycznej do 2050 r., minimalizując jednocześnie potencjalne negatywne skutki dla mieszkańców.

Dodatkowo działania MKiŚ koncentrują się także na wsparciu tworzenia zeroemisyjnego systemu transportu publicznego, który ma być dostępny dla wszystkich mieszkańców. W ramach współpracy z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) od 2021 r. realizowany jest program „Zielony transport publiczny”, który wspiera zakup autobusów zeroemisyjnych, w tym elektrycznych, trolejbusów oraz autobusów zasilanych wodorem. Program ten obejmuje również finansowanie modernizacji lub budowy infrastruktury potrzebnej do obsługi nabytych pojazdów, w tym instalacji punktów ładowania oraz stacji tankowania wodoru. Na finansowanie programu przeznaczono już ponad 2 mld zł. W wyniku dwóch dotychczasowych naborów wniosków przez samorządy, wsparcie finansowe otrzymało ponad 600 autobusów, w tym 502 elektryczne, 117 wodorowych, 6 trolejbusów oraz 450 punktów ładowania. W 2023 r. odbył się trzeci nabór, w ramach którego planuje się dofinansowanie zakupu kolejnych 550 autobusów zeroemisyjnych. Planowane jest kontynuowanie działań wspierających samorządy w wymianie taboru komunikacji miejskiej na zeroemisyjny.

Z kolei, program "Mój elektryk", realizowany przez NFOŚiGW od lipca 2021 r., zapewnia dofinansowanie do zakupu lub leasingu nowych pojazdów zeroemisyjnych dla szerokiej gamy beneficjentów, w tym osób fizycznych, przedsiębiorstw oraz innych jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej. W odpowiedzi na rosnące zainteresowanie, budżet programu został zwiększony i wynosi obecnie 900 mln zł. Według statystyk z realizacji programu, do dnia 2 czerwca 2024 r. zatwierdzono 19 684 wnioski na dofinansowanie 19 656 pojazdów.

Ponadto w chwili obecnej trwają negocjacje z Komisją Europejską (KE) związane z rewizją zobowiązań przyjętych w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Negocjacje dotyczą także reformy nakładającej obowiązek tworzenia SCT w miastach liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców przekraczających normy zanieczyszczenia powietrza. W ramach prowadzonych rozmów z KE proponowana jest zmiana terminu wprowadzenia kamienia milowego dot. wprowadzania stref. Celem MKiŚ jest zapewnienie miastom adekwatnego horyzontu czasowego niezbędnego do przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami w celu wypracowania zasad funkcjonowania SCT oraz innych niezbędnych działań informacyjnych i edukacyjnych. W ramach rewizji proponowane jest także uruchomienie nowego programu wsparcia skierowanego do osób fizycznych oraz osób prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą. Wstępne założenia programu zakładają wsparcie w nabyciu, kupnie, leasingu oraz wynajmu długoterminowego zeroemisyjnych pojazdów samochodowych. Należy podkreślić, że ostateczne kryteria tego programu, będą możliwe do przedstawienia dopiero po wydaniu wiążącej decyzji przez Komisję Europejską (KE). Spodziewamy się wiążącej decyzji KE w tym zakresie w trzecim kwartale tego roku.

Odnosząc się do bardzo regionalnego oddziaływania SCT oraz przenoszenia się emisji poza granice strefy, należy przytoczyć badanie opublikowane w 2014 r. w "The Economic Journal". Wykazało ono wprawdzie, że SCT przyczyniają się do redukcji zanieczyszczenia powietrza przy jednoczesnym braku zmian w obszarach poza granicami strefy, wykazując równocześnie, że użytkownicy byli bardziej zmotywowani do wymiany pojazdów na mniej emisyjne modele niż wybierania dłuższych tras w celu ominięcia granic strefy. Z kolei raport z rozszerzenia SCT w Londynie z lipca 2022 r. wskazuje na spadek emisji zanieczyszczeń nie tylko w obrębie strefy, lecz również poza nią.

Pragnę podkreślić, że nieustannie pracujemy nad kolejnymi rozwiązaniami wspierającymi zarówno osoby fizyczne, jak i przedsiębiorstwa w celu umożliwienia im zakupu i użytkowania pojazdów zeroemisyjnych oraz niwelujących potencjalne niedogodności związane z wprowadzaniem SCT.

Z wyrazami szacunku,

Krzysztof Bolesta
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości: **Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM**