Oświadczenie złożone
przez senatora Adama Szejnfelda
w dniu 14 maja 2024 r.

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska

Szanowny Panie Premierze!

Zwracam się z niniejszym oświadczeniem do pana premiera, odpowiedź na zadane pytania i ustosunkowanie się do przedstawionej problematyki wymagać może bowiem opinii wielu resortów i rządowych instytucji, m.in. ministra środowiska i klimatu, ministra rodziny, pracy i polityki społecznej, ministra do spraw polityki senioralnej, ministra spraw wewnętrznych i administracji, ministra rozwoju i technologii czy ministra finansów.

Od kilku lat na świecie narasta trend polegający na tym, że w poszczególnych państwach wprowadza się, szczególnie w dużych miastach, tzw. strefy czystego transportu. Jest to krok w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej, ale przede wszystkim w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w największych aglomeracjach.

W roku 2021 weszła w życie nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwana w skrócie ustawą o elektromobilności. Wprowadzenie nowelizacji jest konsekwencją uchwalenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. Na podstawie wspomnianej ustawy gminy mają prawo ustanawiać strefy czystego transportu (SCT), czyli wyznaczać obszary, na których przepisy dotyczące wjazdu pojazdów będą bardzo rygorystyczne. Ich wprowadzenie ma nie tylko poprawić czystość powietrza, lecz także chronić zdrowie mieszkańców i promować bardziej zrównoważone formy transportu.

Podstawą prawną tworzenia SCT są: ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw oraz rozporządzenie ministra klimatu i środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu.

Jednak nie chodzi w tym zakresie tylko o dyrektywę PE i Rady UE czy o wspomniane przepisy ustaw i rozporządzenia, lecz także o to, że zgodnie z naszymi zobowiązaniami zawartymi w Krajowym Planie Odbudowy do 30 czerwca 2024 r. w Polsce ma zostać wprowadzona reforma, która nakładać będzie obowiązek tworzenia stref czystego transportu w miastach liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców przekraczających określone poziomy zanieczyszczenia powietrza. Widać wyraźnie zatem, że mamy tu do czynienia nie tylko z oczekiwaniem ze strony Unii Europejskiej, lecz także z realizacją wcześniejszych krajowych strategii, takich np. jak „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)" oraz „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku".

Nowe przepisy nadały gminom fakultatywną kompetencję do ustanawiania wyłącznie na podstawie uchwały rady gminy stref czystego transportu, które obejmować mogą drogi, których zarządcą jest gmina, na które zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych innych niż: elektryczne, napędzane wodorem czy napędzane gazem ziemnym. Korzystając z powyższego przepisu, niektóre miasta wprowadzają już takie strefy lub planują je ustanowić.

Niestety strefy czystego transportu budzą bardzo duże kontrowersje w społeczeństwie. Mieszkańcy wyrażają często dezaprobatę wobec zakazu wjazdu samochodów osobowych wyprodukowanych przed ustalonym w uchwałach gmin rokiem, zwłaszcza że z biegiem lat te restrykcje mają być zaostrzane. Wśród argumentów, które wysuwają obywatele, jest m.in. ten, że sytuacja materialna bardzo dużej części społeczeństwa, zwłaszcza seniorów, w tym emerytów i rencistów, nie pozwala na zmianę samochodu na nowy, zarówno jeśli chodzi o jego zakup, jak i o późniejsze koszty utrzymania, co może skutkować pogłębiającym się wykluczeniem komunikacyjnym biedniejszej i starszej wiekiem części społeczeństwa. „Podczas, gdy mamy dbać o klimat, nie zapominajmy o ludziach, mieszkańcach oraz przyjezdnych do tych miast, którzy zostaną dotknięci negatywnymi dla nich i ich rodzin skutkami rozwiązań" – zwracają uwagę zainteresowani. Jak widać z powyższego, jednym z głównych argumentów przeciwników SCT jest obawa przed dodatkowymi kosztami dla użytkowników pojazdów, którzy muszą dostosować swoje pojazdy do norm emisji spalin lub ponosić opłaty za wjazd do strefy. Takie działania mogą być bardzo dużym obciążeniem zwłaszcza dla osób o niższych dochodach, w tym rencistów, emerytów, osób z niepełnosprawnościami i ich opiekunów, szczególnie jeśli wymagać będą inwestycji w zakup nowego pojazdu.

Kolejnym podnoszonym problemem są trudności logistyczne związane z dostępem do strefy dla osób z niepełnosprawnościami i ich opiekunów oraz przedsiębiorców, w tym mikroprzedsiębiorców, oraz właścicieli i pracowników, a także klientów małych i średnich firm działających w obrębie takiej strefy. Firmy transportowe obawiają się zaś ograniczeń w dostępie do miasta, co może negatywnie wpłynąć na ich działalność i prowadzić do wzrostu kosztów przewozu towarów i świadczonych usług.

Mało tego, są też obawy, że SCT mogą spowodować wzrost natężenia ruchu oraz zwiększenie zanieczyszczenia powietrza na obszarach wokół granic strefy, co w rezultacie przyczyniłoby się do przesunięcia problemu z jednego miejsca w inne, a nie likwidowania zjawiska. To ma niewątpliwie swoje uzasadnienie, na co dzień, w praktyce widzimy bowiem to, że zakazany ruch zawsze musi skumulować się gdzieś w innym miejscu. Bardzo wyraźnie to widać na przykładzie wyłączanych ulic czy całych stref w miastach, gdzie trwają długotrwałe roboty remontowe lub budowalne. Inne części takich miast są wtedy niemal permanentnie zakorkowane, co oczywiście pociąga za sobą również radykalny wzrost emisji.

Kontrowersje dotyczące sposobu wyznaczania aut mogących wjeżdżać na teren SCT obejmują także to, że sama norma, np. Euro 6, nie uwzględnia faktycznego wpływu rozmiaru i masy pojazdu na emisję zanieczyszczeń. W praktyce oznacza to, że mniejsze pojazdy, nawet jeśli mają niższą normę Euro, mogą emitować więcej zanieczyszczeń ze względu na większe zużycie paliwa i większą masę, co wpływa na wydajność silnika i efektywność spalania. W rezultacie istnieje potrzeba uwzględnienia nie tylko norm emisji, ale także innych czynników, takich jak wielkość i masa pojazdu.

Jak widać z powyższego, aspektów ewentualnego tworzenia SCT i problemów związanych z tym jest wiele, w tym z zachowaniem konstytucyjnej zasady sprawiedliwości społecznej. Zgodnie bowiem z art. 2 konstytucji Rzeczpospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej. Obowiązki obywateli muszą być zatem ustalane w sposób proporcjonalny i sprawiedliwy, a nie arbitralny.

Problem elektromobilności widać również w innym aspekcie, mianowicie dotyczącym produkcji i sprzedaży samochodów elektrycznych (nie dotyczy to hybryd), a także np. w branży najmu. Wiele firm już teraz ogranicza produkcję samochodów z tym napędem, a firmy działające w branży handlu i wynajmu – oferowanie ich, gdyż spada na nie popyt, a co za tym idzie, także opłacalność tej działalności. Koszty zakupu oraz utrzymania, w tym napraw, oraz późniejszej utylizacji tego rodzaju samochodów są bowiem bardzo wysokie, znacznie wyższe niż samochodów o napędzie spalinowym. Nie chcę jednak w tym wystąpieniu wchodzić w biznesowy wątek tematu, choć jest on także zasadniczo ważny i konieczny do uwzględniania. W niniejszym wystąpieniu chodzi mi przede wszystkim o aspekt ludzki, społeczny, zwłaszcza dotyczący mniej zamożnej i starszej części społeczeństwa.

Chciałbym zapytać, jaki stosunek ma Rada Ministrów do idei wprowadzania i rozszerzania działania SCT w Polsce. Czy uważa się, że uchwalone przepisy są optymalne, czy też powinny ulec zmianom, modyfikacjom, uzupełnieniom, a jeśli tak, to jakim? Wspomniane przepisy oraz idące za nimi rozwiązania praktyczne mogą wiązać się z ogromnymi trudnościami i bardzo znacznymi kosztami dla mieszkańców miast i przyjezdnych. Czy planuje się zatem jakieś działania osłonowe dla obywateli, np. rekompensaty kosztów zmiany samochodu na bardziej ekologiczny? Co z innymi podnoszonymi przez obywateli obawami i problemami, także tymi pozafinansowymi, jak np. koncentracja ruchu samochodowego poza SCT, czy nowymi ograniczeniami i kosztami dla mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich firm? W końcu, czy gabinet pana premiera planuje podjąć działania, a jeśli tak, to jakie, w tej ważnej sprawie nie tylko w aspekcie środowiska naturalnego czy gospodarki, ale też w aspekcie społecznym?

Z poważaniem
Adam Szejnfeld