Ministerstwo
Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bolesta

DEG-WEG.050.2.2024.JD
3017986.11782501.9517740
Warszawa, 16-02-2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pani Poseł Barbary Bartuś, nr K10INT1151, w sprawie stref czystego transportu w miastach, proszę o przyjęcie poniższych odpowiedzi na zadane pytania:

1. **Co mają zrobić mieszkańcy którzy nie mogą korzystać z komunikacji miejskiej (np. niepełnosprawni), a nie stać ich na zakup nowego samochodu?**

Przede wszystkim należy podkreślić, że zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2023 poz. 875, 1394. dalej jako ustawa) gminy mają możliwość, ale nie obowiązek, tworzenia stref czystego transportu w celu ograniczenia negatywnego wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Zgodnie z kompromisem wypracowanym z jednostkami samorządu terytorialnego na etapie prac nad przepisami w tym zakresie, kompetencje tworzenia stref przekazane są gminom, które najlepiej znają uwarunkowania lokalnej społeczności i prowadzą kompleksową politykę w tym zakresie, również z uwzględnieniem potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych o ograniczonej mobilności.

Mając na uwadze potencjalne wyzwania należy wskazać, że ustawodawca określił katalog pojazdów, które są uprawnione do wjazdu na teren strefy czystego transportu niezależnie od posiadanego napędu i decyzji danej gminy. W katalogu tym wprost wskazane są pojazdy używane przez osoby z niepełnosprawnościami. Oznacza to, że wprowadzenie stref czystego transportu nie ogranicza użytkowania pojazdów posiadanych przez osoby niepełnosprawne.

Ponadto na mocy art. 39 ust. 4 ustawy, rada gminy ma prawo do rozszerzenia listy pojazdów zwolnionych z zakazu wjazdu do strefy czystego transportu. Daje to gminom, znającym najlepiej potrzeby swoich mieszkańców, swobodę kształtowania wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych dostosowanych do lokalnej specyfiki.

2. **Jaką alternatywę mają mieszkańcy, których nie stać na zakup samochodu spełniającego niskoemisyjne normy?**

Należy zwrócić uwagę, że tworzenie stref czystego transportu jest zgodne z ideą zrównoważonego transportu miejskiego, która zakłada dążenie do ekologicznej

stabilności i efektywności ekonomicznej, promując jednocześnie transport publiczny i alternatywne środki przemieszczania się. Te z kolei minimalizują negatywny wpływ na zdrowie publiczne, środowisko naturalne, gospodarkę i urbanistykę. Dodatkowo strefa czystego transportu co do zasady nie powstaje na obszarach, gdzie nie funkcjonuje alternatywny sposób przemieszczania się. Należy założyć, że samorządy przy planowaniu stref czystego transportu biorą pod uwagę rozwój sieci komunikacji miejskiej, która stanowi alternatywę dla poruszania się po mieście pojazdami samochodowymi niezależnie od normy emisji spalin, a projekty uchwał podlegają szerokim konsultacjom społecznym. Strefa czystego transportu ma na celu poprawę jakości powietrza oraz zmianę zachowań transportowych i dotyczy wszystkich mieszkańców, nie faworyzując ani nie dyskryminując nikogo.

Badania opinii publicznej przeprowadzone w Warszawie w grudniu 2022 r. wykazały, że 87% respondentów popiera działania władz lokalnych mające na celu redukcję zanieczyszczenia powietrza, a 76% opowiada się za istnieniem strefy czystego transportu.

Strefy czystego transportu wprowadzane są stopniowo, zgodnie z długoterminowym planem, aby umożliwić mieszkańcom dostosowanie się do nowych warunków. 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 preferencji Polaków dla pojazdów o niższej emisji spalin. Kolejne strefy czystego transportu planowane są w Krakowie, Wrocławiu, Gliwicach, Lublinie, Rzeszowie i Toruniu.

3. **Jakie działania podejmuje Ministerstwo, aby zmniejszyć uciążliwość wprowadzania Stref Czystego Transportu dla zwykłych obywateli?**

Działania stanowiące ograniczenie uciążliwości dla mieszkańców związanych z funkcjonowaniem stref czystego transportu zawarte są w art. 39-40 ustawy i określają ramy, zgodnie z którymi działają samorządy, m.in. przez przepisy dotyczące opłat, wyłączeń podmiotowych i przedmiotowych, a także wskazania na co przeznaczane mogą być środki będące wpływami ze stref.

Rada gminy w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu określa granice takiej strefy, które zazwyczaj obejmują centralne obszary miasta. Wprowadzenie strefy czystego transportu odbywa się zazwyczaj również etapowo: początkowo wprowadzane są mniej restrykcyjne normy, które z czasem ulegają zaostrzeniu. Przykładem takiego podejścia będzie pierwsza strefa czystego transportu w Polsce, która powstanie w Warszawie. Dodatkowo planowane etapy wprowadzania stref czystego transportu pełnią funkcję edukacyjną, poprzez wskazanie, jakich pojazdów należy unikać, by nie przyczyniać się do zanieczyszczenia powietrza, ułatwiając odpowiednio wcześnie planowanie wymiany pojazdów o wysokiej emisji.

Ponadto art. 39 ust. 5 ustawy wskazuje, że rada gminy może zezwolić na wjazd do strefy czystego transportu w godzinach 9-17 przez okres nie dłuższy niż trzy lata od jej ustanowienia pojazdów niespełniających wymogów, pod warunkiem uiszczenia opłaty. Wysokość opłaty ustalana jest przez wójta, burmistrza bądź prezydenta miasta, nie może jednak przekroczyć 2,50 zł za godzinę lub 500 zł miesięcznie.

Następnie w art. 39 ust. 6 ustawy określa, że środki wynikające z opłaty za wjazd do strefy czystego transportu mogą być przeznaczane na takie przedsięwzięcia jak zakup autobusów zeroemisyjnych, tramwajów oraz innych środków transportu zbiorowego, a także

finansowanie programów wsparcia zakupu rowerów, co sprzyja rozwojowi alternatywnych form przemieszczania się dla mieszkańców.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska podejmuje także inne działania na rzecz zmniejszenia uciążliwości wprowadzania stref czystego transportu dla obywateli. W związku z realizacją projektu "Laboratorium Stref Czystego Transportu", podpisanego z Instytutem Ochrony Środowiska - Państwowym Instytutem Badawczym 23 listopada 2022 r. realizowany jest projekt finansowany ze środków Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Celem projektu jest wyposażenie polskich samorządów w wiedzę i umiejętności niezbędne do tworzenia takich stref oraz zapoznanie z najlepszymi praktykami z innych europejskich miast. Dzięki tym działaniom projekt ma przyczynić się do zaangażowania samorządów w dążenie do neutralności klimatycznej do 2050 r. przy jednoczesnym minimalizowaniu negatywnych skutków dla mieszkańców poprzez jak najlepsze opracowywanie stref czystego transportu.

Ponadto Ministerstwo realizuje również politykę wsparcia finansowego rozwoju elektromobilności, poprzez programy dofinansowań, które zostały opisane poniżej przy odpowiedzi na pyt. 4.

4. Czy Ministerstwo podejmie działania mające na celu dofinansowanie zakupu samochodów niskoemisyjnych?

Działania MKiŚ skupiają się na wsparciu budowy zeroemisyjnego systemu transportu publicznego, dostępnego dla wszystkich mieszkańców. W związku z tym, od 2021 roku we współpracy z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) prowadzone są działania na rzecz wspierania zakupu autobusów zeroemisyjnych w ramach programu „Zielony transport publiczny". W ramach programu dofinansowywane są autobusy elektryczne, trolejbusy oraz autobusy zasilane energią z wodoru. Dodatkowo, program obejmuje wsparcie finansowe na modernizację lub budowę niezbędnej infrastruktury do obsługi i prawidłowego użytkowania nabytych pojazdów, w tym punktów ładowania oraz stacji tankowania wodoru.

Łącznie już na program zostały przeznaczone ponad 2 mld zł. Dzięki wnioskom w dwóch naborach przez samorządy, dofinansowany jest zakup ponad 600 autobusów - 502 elektrycznych, 117 autobusów wodorowych 6 trolejbusów i 450 punktów ładowania. W 2023 r. miał miejsce trzeci nabór programu, w ramach którego planowane jest dofinansowanie zakupu kolejnych 550 autobusów zeroemisyjnych.

Ponadto, NFOŚiGW realizuje program wsparcia finansowego w zakresie dofinansowania do zakupu samochodów zeroemisyjnych. Od lipca 2021 r. realizowany jest priorytetowy program „Mój elektryk", zaplanowany na lata 2021–2026. W ramach programu możliwe jest ubieganie się o dofinansowanie do zakupu lub leasingu nowych pojazdów zeroemisyjnych przez szerokie spektrum beneficjentów, w tym osoby fizyczne, przedsiębiorstwa oraz inne jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej. Wsparcie finansowe oferowane jest na zakup lub leasing pojazdów kategorii M1, N1, L1e-L7e, które wykorzystują do napędu wyłącznie energię elektryczną, uzyskiwaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania lub generowaną z wodoru w ogniwach paliwowych, oraz inne technologie nieemitujące gazów cieplarnianych.

Decyzją z dnia 15 listopada 2023 r., środki finansowe przeznaczone na realizację programu zostały zwiększone o kolejne 100 mln zł, w związku z czym łączny budżet programu wynosi obecnie 800 mln zł. Według danych na dzień 31 stycznia 2024 r. zatwierdzonych zostało 15 291 wniosków, w ramach których zatwierdzone zostało dofinansowanie na 18 803 pojazdy.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska zdaje sobie sprawę z wyzwań jakie niesie przejście na pojazdy zeroemisyjne, w tym wysokie koszty zakupu tych pojazdów. Niemniej nieustannie pracujemy nad kolejnymi rozwiązaniami, wspierającymi zakup i użytkowanie pojazdów emisyjnych, a także rozwój infrastruktury do ich ładowania, bądź tankowania.

Z wyrazami szacunku

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