



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-8.054.4.2024  
Warszawa, 10 kwietnia 2024

Szanowny Pan  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 1685 Pana Posła Daniela Milewskiego w sprawie radykalnego pogorszenia się sytuacji kierowców z uwagi na podwyżki cen paliw, absurdalne stawki mandatów, podatki na auta spalinowe oraz projektowane strefy wykluczenia transportowego, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Odnosząc się do wysokich cen paliw informuję, iż ceny detaliczne paliw należą do kategorii cen umownych, tj. ustalanych przez producentów w oparciu o mechanizmy rynkowe. Oznacza to, że rząd nie ma bezpośredniego wpływu na kształtowanie ich poziomu. Na cenę paliw wpływają: koszty surowców, koszty produkcji, marże nakładane przez producentów oraz podmioty dokonujące obrotu tymi paliwami, kurs złotego w stosunku do dolara oraz podatek VAT i kwotowy podatek akcyzowy, który nie jest zależny od ceny danego paliwa silnikowego.

Należy podkreślić, że obecne wahania cen paliw nie są wynikiem polityki rządu. Przyczyną takiej sytuacji na stacjach paliw jest wzrost cen surowca ropy naftowej na rynkach światowych, a Polska jako importer ropy naftowej nie ma możliwości narzucania cen producentom tego surowca. Według danych GUS ceny benzyny w styczniu br. spadły o 2,2% w stosunku do miesiąca poprzedniego, a w lutym wzrosły o 3,2%. Z kolei ceny oleju napędowego w styczniu obniżyły się o 2,2%, a w lutym wzrosły o 3,7%. Niemniej jednak według danych ze strony ORLEN S.A. w przypadku cen hurtowych np. oleju napędowego w okresie 7.02.2024 - 22.03. 2024 r. mamy do czynienia z niewielkim spadkiem ceny o 1 gr na litrze.

Jednocześnie informuję, że czynnikami determinującymi obecne wahania cen na rynku paliw są przede wszystkim zakłócenia wywołane agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, oraz niestabilna sytuacja w regionie Bliskiego Wschodu, która powoduje zakłócenia w łańcuchu dostaw na Morzu Czerwonym. Monitorowanie poziomu cen paliw na polskim rynku jest jednym z elementów prowadzonego przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska monitoringu bezpieczeństwa w zakresie zaopatrzenia rynku paliwowego. Obecną sytuację na rynku pomimo ww. uwarunkowań należy uznać za stabilną. W związku z powyższym nie jest uzasadniona szczególna interwencja państwa. Należy podkreślić, że ceny paliw

w Polsce nadal należą do jednych z najniższych w Europie. Aktualnie polityka państwa w zakresie paliw skupiona jest na zapewnianiu ciągłości w zaopatrzeniu rynku w paliwa oraz na zwiększaniu udziału Odnawialnych Źródeł Energii (OZE) w paliwach wprowadzanych na rynek. Działania te mają na celu przede wszystkim poprawę sytuacji konsumentów i realizację polityki Unii Europejskiej w dążeniu do zmniejszenia emisyjności transportu, a tym samym ograniczenie jego negatywnego wpływu na jakość powietrza.

Zaostrzenie sankcji karnych wobec kierowców, w tym zwiększenie wysokości kwot mandatów karnych nakładanych za wykroczenia w ruchu drogowym, nastąpiło z dniem 1 stycznia 2022 r. wraz z wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328, z późn. zm) i rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, z późn. zm.). Z kolei 1 lipca 2023 r. weszło w życie rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. poz. 1256). Wśród najważniejszych rozwiązań zawartych w powyższych przepisach jest możliwość orzekania przez sądy powszechne kar grzywny w wysokości do 30 tys. złotych za wybrane naruszenia z Rozdziału XI „Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji” ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119), m.in. za przekroczenie dopuszczalnej prędkości jazdy o ponad 30 km/h i nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Ponadto, ww. przepisy rozporządzenia dają również możliwość nakładania przez organy kontroli ruchu drogowego grzywien w wysokości do 5 tys. złotych w postępowaniu mandatowym.

Głównym celem wdrożonych przez ustawodawcę regulacji jest zwiększenie poziomu ochrony bezpieczeństwa na polskich drogach poprzez istotne wzmocnienie oddziaływania prewencyjnego względem kierowców pojazdów mechanicznych dopuszczających się rażących naruszeń przepisów ruchu drogowego, a co za tym idzie powodujących istotnie podwyższone ryzyko wypadkowe. W tym miejscu można również przywołać rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1897), które wprowadziło m.in. nowe zasady punktowania wykroczeń w ruchu drogowym.

Jednocześnie należy podkreślić, że w 2022 r.<sup>1)</sup> liczba osób zabitych w wypadkach drogowych w naszym kraju wyniosła 1896 – co w porównaniu z danymi z 2021 r., w którym liczba ofiar śmiertelnych wyniosła 2245 osób – oznacza spadek o 15,5%. Ponadto, z danych gromadzonych przez Komisję Europejską wynika, że w Polsce nastąpił znaczny spadek wskaźnika liczby zabitych w wypadkach drogowych w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców

---

<sup>1)</sup> <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

(w 2022 r. wyniósł on 51, natomiast jeszcze w 2019 r. wynosił – 77)<sup>2)</sup>. W 2023 r. Polska została po raz pierwszy laureatem nagrody Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) Road Safety Performance Index (PIN) Award<sup>3)</sup>. W ten sposób doceniono podjęte działania, które przyczyniły się do niemal 50% spadku liczby ofiar śmiertelnych w naszym kraju w ciągu ostatnich dziesięciu lat.

Odnosząc się do kwestii projektowanych „stref wykluczenia transportowego” uprzejmie informuje, że zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2023 poz. 875, z późn. zm.) gminy dysponują autonomią w zakresie tworzenia stref czystego transportu. Należy zwrócić uwagę, że powyższy przepis nadaje przede wszystkim gminom prawo, a nie nakłada na nie obowiązki w zakresie tworzenia stref czystego transportu. Decyzja o utworzeniu strefy ma na celu ograniczenie negatywnego wpływu emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu na zdrowie ludzkie oraz środowisko naturalne. Ustanawiana jest na czas nieoznaczony lub oznaczony, nie krótszy niż 5 lat. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych daje możliwość bezpłatnego wjazdu do stref czystego transportu dla wszystkich pojazdów elektrycznych, napędzanych wodorem lub napędzanych gazem ziemnym. Aktualne przepisy są wynikiem kompromisu pomiędzy administracją centralną, jednostkami samorządu terytorialnego oraz przedstawicielami organizacji społecznych. Ustawodawca nadając gminom wyłączne prawo do decydowania o tworzeniu i sposobie funkcjonowania stref czystego transportu, umożliwił im realizację działań dostosowanych do ich lokalnych potrzeb i specyfiki, co zakłada również uwzględnienie sytuacji ekonomicznej mieszkańców. Na podstawie art. 39 ust. 4 ww. ustawy, rada gminy ma prawo do rozszerzenia listy pojazdów zwolnionych z zakazu wjazdu do strefy czystego transportu. Zapewnia to gminom swobodę w kształtowaniu wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych dostosowanych do lokalnej specyfiki. Należy podkreślić, że tworzenie stref czystego transportu jest zgodne z ideą rozwoju zrównoważonego transportu. Głównym założeniem tej koncepcji jest dążenie do stabilności ekologicznej i efektywności ekonomicznej. Poprzez promowanie korzystania z transportu zbiorowego oraz alternatywnych metod przemieszczania się, dąży się do redukcji negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne i zdrowie ludzi. Warto nadmienić, że strefy czystego transportu wprowadzane są na obszarach, gdzie funkcjonują alternatywne sposoby przemieszczania, przede wszystkim komunikacja miejska. Należy założyć, że władze lokalne, projektując takie strefy, uwzględniają rozwój miejskich sieci komunikacyjnych, które stanowią główną alternatywę.

Należy podkreślić, że strefy czystego transportu są tworzone ze względu na potrzebę poprawy jakości powietrza. Emisja zanieczyszczeń do powietrza z sektora transportu drogowego stanowi drugie co do wielkości źródło przekroczeń norm jakości powietrza w Polsce. Pomiary blisko 150 tys. pojazdów wykazały, że samochody wyprodukowane przed 2006 r., choć stanowiły tylko 17 % floty, odpowiadały za 37% emisji tlenków azotu

---

<sup>2)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail\\_en](https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en)

<sup>3)</sup> <https://etsc.eu/poland-wins-international-road-safety-award-as-deaths-fall-by-half-in-ten-years/>

(NOx) i 52% emisji pyłów (PM). Zanieczyszczenia z sektora transportu drogowego wpływają negatywnie w szczególności na jakość powietrza w największych ośrodkach miejskich. Należy podkreślić że Warszawa, jak wszystkie miasta Unii Europejskiej, do 2030 r. musi obniżyć poziom średniorocznych stężeń tlenków azotu do progu 20 mikrogram na metr sześcienny. Obecnie stężenia te są średnio dwa razy wyższe, zatem utworzenie strefy czystego powietrza w tej aglomeracji jest uargumentowane.

Proces tworzenia stref czystego transportu obejmuje obszerne konsultacje społeczne co ma walor również edukacyjny. Funkcjonowanie stref czystego transportu ma na celu nie tylko poprawę jakości powietrza, ale także rozwój i promocję bardziej zrównoważonych środków transportu i zmianę nawyków transportowych wśród mieszkańców, bez wprowadzania preferencji czy dyskryminacji któregokolwiek z nich. Władze lokalne, uwzględniając potrzeby kierowców, wprowadzają strefy czystego transportu etapami, zgodnie z ustalonym i ogłoszonym wcześniej harmonogramem. W związku z tym, mieszkańcy mają czas na dostosowanie się do nowych warunków. Przykładem takiego podejścia jest pierwsza strefa czystego transportu w Polsce, która powstanie w Warszawie. Z przeprowadzonych w grudniu 2022 r. badań opinii publicznej w Warszawie wynika, że 87% badanych popiera inicjatywę miejscowych władz dążące do zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń powietrza, a 76% jest zwolennikami utworzenia obszaru strefy czystego transportu.

Ponadto, uprzejmie informuję, że zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa Klimatu i Środowiska, resort ten jest świadomy, że samochód jest dla wielu mieszkańców podstawowym lub jedynym dostępnym środkiem transportu, dlatego też w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych przewidziane są rozwiązania mające na celu złagodzenie potencjalnych niedogodności związanych z tworzeniem stref czystego transportu. Jak wspomniano powyżej, obejmują one możliwość wprowadzania wyjątków dla określonych grup pojazdów, jak również rozwój alternatywnych form transportu.

W zakresie podatków od spalinowych pojazdów samochodowych uprzejmie informuję, że reforma związana z opłatą rejestracyjną, której termin wprowadzenia w Krajowym Planie Odbudowy (KPO) określony został na IV kwartał 2024 r., nie zakłada wprowadzenia nowej opłaty. W procesie opracowywania reformy Ministerstwo Klimatu i Środowiska współpracuje z Ministerstwem Finansów, a celem proponowanej zmiany jest ograniczenie importu starszych i wysokolitrażowych pojazdów o wysokiej emisji zanieczyszczeń poprzez modyfikację sposobu obliczania podatku akcyzowego, który będzie uzależniony od emisyjności pojazdu. Tak jak ma to miejsce przy obecnej akcyzie, opłata dotyczyć będzie wyłączenie pierwszej rejestracji w kraju. W związku z tym, opłata ta nie będzie ponoszona przy nabyciu pojazdu wcześniej zarejestrowanego w Polsce. Ponadto ideą Ministerstwa Klimatu i Środowiska jest, aby proponowana zmiana była neutralna finansowo dla obywateli i sprawiedliwa społecznie. Szczegółowe rozwiązania, po zakończeniu prac koncepcyjnych, zostaną zaprezentowane publicznie, a przepisy w tym zakresie podlegać będą szerokim konsultacjom publicznym. Celem administracji jest, aby

każdy miał czas na zapoznanie się z projektem oraz możliwość zgłoszenia swoich uwag lub wątpliwości.

Jednocześnie informuję, że na wniosek Ministra Klimatu i Środowiska w przekazanej przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej do Komisji Europejskiej rewizji KPO, proponuje się usunięcie kamienia milowego dotyczącego wprowadzenia podatku od posiadania pojazdów samochodowych, którego wprowadzenie pierwotnie planowane było na 2026 rok. W ocenie Ministerstwa Klimatu i Środowiska opłata ta może stanowić nadmierne obciążenie dla obywateli. Obecnie resort klimatu oczekuje na odpowiedź Komisji Europejskiej odnośnie do wnioskowanej rewizji.

*Z poważaniem,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Paweł Gancarz  
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.