



# Minister Klimatu i Środowiska

---

DEG-WE.050.8.2024.AB  
3264687.12896767.10377175  
Warszawa, 14-07-2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Piotra Kandyby w sprawie Stref Czystego Transportu (SCT) nr K10INT3303, proszę o przyjęcie poniższych odpowiedzi na zadane pytania:

**1. Czy tak szeroko zakrojonego tematu nie powinniśmy w pewien sposób uogólnić i uporządkować w formie zapisów ustawowych (np. Prawo o ruchu drogowym), tak, aby z jednej strony ułatwić samorządom stanowienie reguł w prawie lokalnym, a z drugiej stworzyć taki sam system, o tych samych parametrach i kategoriach, dla kierowców w całym kraju, tak, aby te same zasady obowiązywały we wszystkich miastach?**

Uprzejmie informuję, że obowiązująca ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018 poz. 317 z późn. zm., dalej jako ustawa o elektromobilności) ustanawia ramy tworzenia i funkcjonowania SCT.

W ww. przepisach ustawodawca, mając na uwadze potencjalne wyzwania związane z tworzeniem stref, określił również katalog pojazdów, które są uprawnione do wjazdu na obszar SCT niezależnie od posiadanego napędu. Do grupy tej zaliczane są pojazdy elektryczne, wodorowe, napędzane gazem ziemnym oraz te które właściwa rada gminy wyłączy w ramach uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu.

Jednocześnie należy podkreślić, że ideą ustawodawcy było pozostawienie gminom swobody w kształtowaniu szczegółowych zasad funkcjonowania SCT, w tym określenia zakresu terytorialnego oraz określenia dodatkowych wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych. Ze względu na to, że gminy najlepiej znają potrzeby swoich mieszkańców, są one w stanie stworzyć strefy najlepiej dostosowane do swojej lokalnej specyfiki. Jednocześnie należy wskazać, że obowiązujące przepisy są wynikiem kompromisu pomiędzy administracją centralną, jednostkami samorządu terytorialnego, obywatelami oraz przedstawicielami organizacji społecznych.

Ponadto uprzejmie informuję, że w Ministerstwie Klimatu i Środowiska (MKiŚ) trwają obecnie prace nad zmianą ustawy o elektromobilności, których celem jest dostosowanie krajowych przepisów do dynamicznie zmieniającego się rynku paliw alternatywnych, a także do nowego otoczenia prawnego na poziomie UE i obowiązujących definicji, zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. dotyczącym rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy

2014/94/UE (dalej: AFIR). W trakcie tych prac, przepisy dotyczące SCT zostaną poddane szczegółowej analizie, a wszelkie ewentualne zmiany w ustawodawstwie dotyczącym SCT będą przedmiotem szerokich konsultacji społecznych, mających na celu opracowanie jak najlepszych i społecznie akceptowalnych rozwiązań.

**2. Czy możliwe jest z poziomu ustawy wprowadzenie, na wzór niemiecki, możliwości retrofittingu, czyli dostosowania układów wydechowych aut starszych roczników, o gorszych normach spalin, do bardziej współczesnych norm emisji spalin? Zachowując cel – poprawę jakości powietrza – dalibyśmy kierowcom możliwość wyboru (zmiana auta na nowszy model bądź dostosowanie norm emisji spalin w aktualnie posiadanym aucie), jednocześnie zmniejszając tym samym głośno krytyczne (każą kupować nowe samochody).**

W świetle obowiązujących obecnie przepisów nie ma możliwości zwiększenia poziomu normy EURO w dokumentacji pojazdu używanego. Możliwość taka istnieje jedynie w przypadku pojazdu nowego, który zostanie poddany np. badaniom obowiązującym w procedurze dopuszczenia jednostkowego. W związku z tym, nie istnieje możliwość, aby po modernizacji samochodu, dokonano zmiany klasy emisji w dokumentacji rejestracyjnej.

Wprowadzenie z poziomu ustawy systemu podobnego do niemieckiego jest możliwe. Wiąże się to jednak z koniecznością zdefiniowania, jakie procedury będą określały poprawność takiego dostosowania. Działanie takie będzie wymagać opracowania: kryteriów, jakie układ służący do retrofittingu musi spełniać, kompletnego systemu wprowadzania i kontroli zmian w przepisach krajowych.

Wzorując się na procedurze niemieckiej, można przyjąć, że to producent układu do retrofittingu będzie miał obowiązek uzyskania świadectwa homologacji dla danego typu układu, przeznaczonego dla określonej grupy pojazdów. W przypadku spełnienia kryteriów emisji, uzyska on krajową „homologację”, która potwierdzi, że jeżeli w pojeździe znajdującym się na liście zamontowany został dany typu układu, to pojazd będzie spełniał wymagania konkretnej normy Euro. W takim przypadku do obowiązków właściciela pojazdu pozostanie tylko zlecenie przebudowy pojazdu w autoryzowanym warsztacie, z którego otrzyma dokument potwierdzający dokonanie takiej zmiany. Z otrzymanym dokumentem właściciel pojazdu uda się na stację kontroli pojazdów, weryfikującą montaż i wydającą dokument pozwalający na dokonanie stosownego wpisu w wydziale komunikacji.

Należy jednak pamiętać, że średnia wieku pojazdu samochodowego w Polsce wynosi 14,3 lat, co powoduje, że duża część tych pojazdów pochodzi z czasów obowiązywania normy EURO 4 i niższych, kiedy to układy silnika pojazdu odpowiedzialne za jego emisje były o wiele mniej zaawansowane technicznie niż obecnie. Opracowanie więc układów retrofittingu dla takich pojazdów i uzyskanie homologacji będzie niewspółmiernie kosztowne w stosunku do wartości przebudowywanego pojazdu.

Jednocześnie istotnym dla oceny zasadności wprowadzania przepisów jest fakt, że wskazany w Centralnej Ewidencji Pojazdów poziom Euro może być określony jedynie na poziomie badań homologacyjnych, gdzie oprócz zawartości substancji szkodliwych w spalinach mierzone jest zużycie paliwa, a istotną rolę odgrywa metodyka badań – zgodnie z cyklem WLTP – badań stanowiskowych, oraz RDE – w warunkach rzeczywistej eksploatacji pojazdu. Takie metody badań implikują wysoki koszt badań homologacyjnych, jednakże są jedynym sposobem do określenia poziomu emisji.

W związku z powyższym, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Ministerstwo Infrastruktury, należy przewidywać, że zainteresowanie właścicieli starszych pojazdów będzie stosunkowo niewielkie, co z kolei spowoduje, że przedsiębiorcy wobec wysokich kosztów uzyskania homologacji nie będą zainteresowani we wdrażaniu takich rozwiązań. Dlatego też nie jest planowane rozpoczęcie prac legislacyjnych w tym zakresie.

Z wyrazami szacunku,

Z up. Ministra

Urszula Zielińska  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska  
/ - podpisany cyfrowo/

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