



Minister Klimatu i Środowiska

DEI-WE.050.1.2024.DK
3506756.13857806.11201231
Warszawa, 05-12-2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Wojciecha Króla w sprawie propozycji utworzenia funduszu czystego transportu - K10INT6598, proszę o przyjęcie poniższej odpowiedzi na zadane pytanie.

Pytanie: Czy ministerstwo rozważy apel Polskiego Alarmu Smogowego ws. utworzenia funduszu czystego transportu?

Na wstępie zaznaczyć należy, że Polski Alarm Smogowy wystosował w lipcu br. apel¹ o utworzenie dedykowanego funduszu czystego transportu dla miast, które będą zobligowane do tworzenia stref czystego transportu (SCT). Obowiązek taki dotyczył będzie tylko nielicznych miast, na obszarze których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu (NO₂).

Wskazać należy, że strefy czystego transportu, które powstają na całym świecie są jednym z narzędzi umożliwiających znaczące ograniczanie szkodliwych emisji pochodzących z ruchu drogowego na obszarach miejskich. Tworzenie takich stref przynosi wymierne efekty środowiskowe, a także zdrowotne.

W polskim prawie, przepisy dotyczące zasad tworzenia i funkcjonowania SCT zawarte są w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2024 r. poz. 1289). W grudniu 2021 roku weszła w życie nowelizacja ustawy, która zmodyfikowała zasady tworzenia stref. Obecne przepisy są efektem kompromisu pomiędzy oczekiwaniami organizacji ekologicznych, samorządów oraz społeczeństwa.

Ustawodawca zdecydował pozostawić samorządom swobodę decyzyjną w zakresie szczegółowych rozwiązań dotyczących stref przyjmując, że władze lokalne najlepiej znają potrzeby danej gminy. W tym kontekście należy zaznaczyć, że obszar ustanawianej strefy jest również określany przez samorzady na podstawie autonomicznych decyzji i analiz. Analizy te powinny obejmować również możliwości finansowe samorządu w zakresie przebudowy lub rozbudowy istniejącej infrastruktury celem dostosowania jej do potrzeb wynikających z funkcjonowania SCT.

¹ <https://polskialarmsmogowy.pl/2024/07/pas-apeluje-do-minister-klimatu-o-pieniadze-na-fundusz-czystego-transportu/>

Strefy czystego transportu mogą powstać na terenie każdej gminy, na dowolnym obszarze. Na końcowym etapie procesu legislacyjnego natomiast, jest projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 751), który przewiduje wprowadzenie obowiązku tworzenia stref w miastach, gdzie występuje przekroczenie średniorocznego dopuszczalnego poziomu NO₂. Obecnie są to jedynie cztery miasta w Polsce – Warszawa, Kraków, Katowice i Wrocław, z czego w Warszawie SCT już funkcjonuje, a w Krakowie zacznie funkcjonować z 1 lipca 2025 r.

Samorządy w uchwale ustanawiającej strefę mogą umożliwić wjazd na jej obszar np.: dla mieszkańców lub przedsiębiorców, niezależnie od posiadanego pojazdu. Gmina może podjąć także decyzję w zakresie dopuszczenia do wjazdu pojazdów spełniających określoną normę emisji spalin. Gmina może umożliwić wjazd na teren strefy pojazdom innym niż uprawnionym na podstawie uchwały rady gminy po uiszczeniu opłaty. W procedowanym projekcie zmiany ustawy (druk sejmowy nr 751) proponuje się odejście od ograniczeń godzinowych w możliwości pobierania opłat za wjazd do SCT, tak aby umożliwić samorządom jeszcze bardziej elastyczne uregulowanie tej kwestii wg. własnych potrzeb. Należy podkreślić, że zmiana ta pozwoli na zwiększenie dochodów danej gminy w przypadku utworzenia strefy czystego transportu.

Pobierane opłaty mogą być przeznaczane na oznakowania strefy czystego transportu; zakupu autobusów zeroemisyjnych; zakupu tramwajów; zakupu innych środków transportu zbiorowego; finansowania programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych. Dzięki tym przepisom możliwe jest wsparcie rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego, z opłat pochodzących od użytkowników pojazdów spalinowych. W MKiŚ rozpoczęto również prace nad nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, i w ramach zmian analizowane jest rozszerzenie katalogu, możliwych do finansowania z wpływów pochodzących z funkcjonowania SCT, działań na rzecz ograniczenia emisji z transportu.

W związku z obecnym brzmieniem przepisów oraz planowanymi zmianami, w opinii MKiŚ na chwilę obecną brak jest uzasadnienia dla tworzenia specjalnego, dedykowanego funduszu dla wsparcia miast w tworzeniu stref czystego transportu.

Podkreślić należy, że działania infrastrukturalne jak np. budowa parkingów P+R czy też wymiana taboru autobusowego jest już finansowana z innych środków czy to unijnych czy krajowych jak np. programy NFOŚiGW.

Dodatkowo, aby wspierać proces transformacji transportu miejskiego w kierunku ograniczenia szkodliwych emisji, NFOŚiGW we współpracy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska uruchomił w 2021 r. program finansowego wsparcia zakupu autobusów zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania lub tankowania wodoru „Zielony Transport Publiczny (ZTP)”. Głównym celem programu ZTP jest obniżenie wykorzystania energii i paliw emisyjnych w miejskim transporcie zbiorowym, ale także kreowanie trendu zielonej mobilności wśród mieszkańców, która sprzyja rozwojowi gospodarczemu i społecznemu miast. Autobusy elektryczne i wodorowe zastępują na miejskich liniach komunikacyjnych dotychczas użytkowane autobusy spalinowe, co obserwujemy w bardzo wielu polskich miastach.

W programie zapewniono atrakcyjny poziom dofinansowania wynoszący do 80% kosztów kwalifikowanych zakupu autobusów z napędem elektrycznym oraz trolejbusów, a w przypadku autobusów wodorowych 90%. Łącznie, w ramach II naborów na program zostały przeznaczone ponad 2 mld zł.

Ponadto, program priorytetowy „Zielony Transport Publiczny” został uwzględniony w KPO w inwestycji G1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy), gdzie na wsparcie zakupu 1159 szt. autobusów zeroemisyjnych przewidziano kwotę 3 379 mln zł. NFOŚiGW do końca bieżącego roku zawiera umowy na trzeci już nabór oraz aneksuje umowy z naborów pierwszego i drugiego celem zakontraktowania ww. kwoty, wspierając w inwestycjach polskie miasta. Tak więc łączny budżet na wsparcie „Zielonego Transportu Publicznego” to ponad 5,3 mld zł.

Jednocześnie planowane jest kontynuowanie działań mających na celu dofinansowanie procesu wymiany spalinowych autobusów świadczących usługi transportu publicznego na pojazdy zeroemisyjne. W tym celu możliwe jest wykorzystanie środków Funduszu Modernizacyjnego, programów regionalnych UE, oraz planowanego do uruchomienia w 2026 r. Społecznego Funduszu Klimatycznego.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

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