



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bolesta

DFE-WKF.0500.9.2026.KL
4489299.18522648.15082462
Warszawa, 04-09-2026

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację Posła Grzegorza Płaczka (znak: K10INT18561).
Temat: Interpelacja w sprawie progu liczby mieszkańców dla stref czystego transportu w Krajowym Planie Odbudowy.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z interpelacją nr K10INT18561 Posła Grzegorza Płaczka przekazuję odpowiedź w zakresie kompetencji Ministra Klimatu i Środowiska.

1. *Który organ administracji rządowej zaproponował lub zaakceptował w Krajowym Planie Odbudowy wprowadzenie progu miast powyżej 100 000 mieszkańców, połączonego z obowiązkiem ustanawiania stref czystego transportu w przypadku przekroczeń norm jakości powietrza?*

Przepisy dotyczące obowiązku ustanawiania stref czystego transportu w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców, w których odnotowano przekroczenia dopuszczalnego średniorocznego poziomu dwutlenku azotu (NO₂), zostały opracowane jako element reformy przewidzianej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), a następnie znalazły odzwierciedlenie w projekcie nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw.

Wprowadzenie wyżej wymienionego rozwiązania było efektem dialogu strony polskiej z Komisją Europejską, a jego ostateczny kształt jest rezultatem wieloetapowych uzgodnień obejmujących zarówno cele reform, jak i kamienie milowe służące realizacji KPO.

2. *Czy rząd RP potwierdza, że zastosowanie progu 100 000 mieszkańców w kamieniach milowych KPO nie wynikało z bezpośredniego wymogu prawa Unii Europejskiej, lecz było rozwiązaniem proponowanym lub zaakceptowanym po stronie polskiej w toku negocjacji KPO z Komisją Europejską?*

Zgodnie z założeniami Instrumentu Odbudowy i Wzmocnienia Odporności, reformy uwzględnione w ramach KPO, powiązane z odpowiednimi kamieniami milowymi, nie mogą odnosić się do zobowiązań nałożonych na państwa członkowskie regulacjami unijnymi. KPO oraz kamienie milowe można rozumieć jako obszar formułowania wymogów dodatkowych, których spełnienie powiązane jest z dostępnością do środków finansowych na realizację ww. zobowiązań.

Przyjęte przez Polskę rozwiązanie w odniesieniu do stref, miało na celu skoncentrowanie działań na największych ośrodkach miejskich, w których kumulują się największe natężenie ruchu drogowego, najwyższy poziom emisji pochodzących z transportu oraz największe ryzyko przekroczeń norm jakości powietrza. Jednocześnie **obowiązek utworzenia strefy został uzależniony od wystąpienia rzeczywistych przekroczeń dopuszczalnego średniorocznego poziomu NO₂** potwierdzonych pomiarami prowadzonymi w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska.

Warto podkreślić, że szczegółowe zasady funkcjonowania stref czystego transportu, w tym kryteria ich ustanawiania oraz obszar, są zgodnie z przepisami określone na poziomie lokalnym. To zobowiązane miasta ustanawiają strefy i zasady w nich panujące.

3. *Jakie analizy (prawne, środowiskowe i społeczno-ekonomiczne) zostały przeprowadzone przed zaproponowaniem lub zaakceptowaniem tego progu, w szczególności w zakresie skutków dla mieszkańców, samorządów oraz dostępności transportu?*

Przed opracowaniem projektowanych rozwiązań przeprowadzono analizy prawne, środowiskowe oraz społeczno-ekonomiczne w ramach procesu legislacyjnego, których wyniki zostały przedstawione w uzasadnieniu projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (UD52) oraz Ocenie Skutków Regulacji (OSR).

W zakresie analiz środowiskowych wykorzystano przede wszystkim dane pochodzące z systemu Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Analiza danych dotyczących jakości powietrza wykazała, że liczba miast, w których odnotowywano przekroczenia dopuszczalnego średniorocznego poziomu NO₂ utrzymywała się na zbliżonym poziomie również w poprzednich latach, co potwierdzało trwały charakter problemu.

W ramach analiz środowiskowych i zdrowotnych uwzględniono również wpływ transportu drogowego na jakość powietrza oraz zdrowie publiczne. W uzasadnieniu projektu wskazano, że:

- w Polsce w 2019 r. odnotowano ok. 43 tys. przedwczesnych zgonów związanych z narażeniem na pył PM_{2,5};
- sektor transportu odpowiada za ok. 10,2% emisji pyłu PM_{2,5} oraz ok. 37% emisji tlenków azotu (NO_x);
- zgodnie z wynikami badań naukowców ze Śląskiego Centrum Chorób Serca oraz Uniwersytetu Śląskiego podwyższone stężenia tlenków azotu wiążą się ze zwiększonym ryzykiem występowania zawałów serca (o 12%), udarów mózgu (o 16%), zatorowości płucnej (o 18%) oraz migotania przedsionków (o 24%).

Przy opracowywaniu projektowanych rozwiązań analizowano również skalę problemu transportowego w największych ośrodkach miejskich. **W OSR wskazano, że największe wyzwania związane z redukcją emisji z transportu dotyczą miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców, na których obszarze eksploatowanych jest ok. 80% floty autobusów miejskich w Polsce.** Z tego względu uznano, że skoncentrowanie obowiązków w największych miastach pozwoli osiągnąć największy efekt środowiskowy i zdrowotny.

Przeprowadzono również analizy społeczno-ekonomiczne dotyczące skutków regulacji dla jednostek samorządu terytorialnego. Obejmowały one ocenę możliwości realizacji

obowiązków wynikających z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz analizę danych przekazywanych corocznie przez samorządy.

W toku prac nad projektowanym rozwiązaniem zwrócono uwagę na analizę skali problemów związanych z emisjami z transportu w największych ośrodkach miejskich, danych Państwowego Monitoringu Środowiska oraz założeniu skoncentrowania działań tam, gdzie możliwe jest osiągnięcie największych efektów środowiskowych i zdrowotnych.

Podczas analiz uwzględniono uwarunkowania gospodarcze i społeczne mogące wpływać na możliwość wdrożenia projektowanych rozwiązań. Zidentyfikowano wyzwania, które mogły oddziaływać na możliwości inwestycyjne jednostek samorządu terytorialnego. Uwzględniając te okoliczności, podjęto działania mające na celu dostosowanie projektowanych regulacji do aktualnych warunków i realnych możliwości ich wdrażania przez samorządy.

Dodatkowo obowiązek utworzenia strefy czystego transportu został uzależniony nie tylko od liczby mieszkańców, lecz również od stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnego średniorocznego poziomu dwutlenku azotu (NO₂) na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska. Takie podejście pozwala kierować działania do obszarów, w których potrzeba ich wdrożenia jest najbardziej uzasadniona.

Jednocześnie przyjęte kryterium liczby mieszkańców nie stanowiło rozwiązania nowego w polskim prawodawstwie ani wprowadzonego wyłącznie na potrzeby realizacji KPO. Próg 100 tys. mieszkańców pojawił się w przepisach dotyczących stref czystego transportu już w 2018 r., w wyniku nowelizacji ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych dokonanej ustawą z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw. Kryterium to zostało następnie zniesione w 2021 r., kiedy umożliwiono ustanawianie stref czystego transportu niezależnie od liczby mieszkańców gminy. Następnie propozycja przyjęcia ponownie progu 100 tys. mieszkańców została wykorzystana w KPO, dodatkowo z uwzględnieniem występowania przekroczeń określonych poziomów zanieczyszczenia powietrza.

Należy wskazać, że projekt ustawy został poddany uzgodnieniom międzyresortowym, opiniowaniu oraz konsultacjom publicznym. W toku tego procesu wszystkie zainteresowane podmioty, w tym jednostki samorządu terytorialnego, organizacje samorządowe, organizacje branżowe oraz partnerzy społeczni, miały możliwość zgłaszania uwag zarówno do projektowanego obowiązku tworzenia stref czystego transportu, jak również do przyjętych kryteriów jego stosowania, w tym progu liczby mieszkańców. Zgłoszone uwagi zostały przeanalizowane przez projektodawcę i rozpatrzone zgodnie z zasadami procesu legislacyjnego.

4. *Czy rząd RP przewiduje możliwość modyfikacji krajowych przepisów dotyczących stref czystego transportu (w tym progów demograficznych i automatyzmu obowiązku), bez naruszenia kamieni milowych KPO, o ile zachowane zostaną cele reformy zaakceptowane w decyzji wykonawczej Rady UE (CID)?*

Co do zasady, możliwe jest wprowadzanie zmian w przepisach krajowych, o ile nie prowadzą one do naruszenia celów reformy oraz nie skutkują niewykonaniem kamieni milowych określonych w KPO. Każda propozycja zmian, w tym dotycząca progów demograficznych lub warunków ustanawiania stref czystego transportu, wymagałaby

indywidualnej oceny pod kątem zgodności z zobowiązaniami wynikającymi z KPO oraz w razie potrzeby uzgodnień z Komisją Europejską.

Przykładem potwierdzającym możliwość wprowadzania zmian w przepisach krajowych związanych z realizacją działań z zakresu KPO jest reforma dotycząca obowiązku nabywania autobusów zeroemisyjnych przez miasta liczące powyżej 100 tys. mieszkańców. Wyżej wymieniona reforma została osiągnięta w wyniku nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Następnie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji zaproponowało zmianę art. 36 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych poprzez wprowadzenie dodatkowego wyjątku od obowiązku zakupu wyłącznie autobusów zeroemisyjnych. Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem obowiązek ten nie miałby zastosowania do autobusów nabywanych z wykorzystaniem środków Programu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej, przeznaczonych do realizacji zadań związanych z ewakuacją ludności.

Proponowana zmiana została poddana konsultacjom z Komisją Europejską. W ich wyniku Komisja uznała, że wprowadzenie wskazanego wyjątku nie podważy realizacji celu reformy, ani odpowiadającego jej kamienia milowego określonego w KPO. Przypadek ten pokazuje, że możliwe jest dokonywanie modyfikacji krajowych regulacji powiązanych z KPO, o ile zmiany te są należycie uzasadnione, nie naruszają istoty uzgodnionych reform oraz pozostają zgodne z przyjętymi celami.

Z wyrazami szacunku

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

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM.