



Warszawa, 25.11.2020 r.

Minister Klimatu i Środowiska  
Michał Kurtyka  
al. Wawelska 52/54  
00-922 Warszawa

## Apel o przemyślane zmiany w ustawie o elektromobilności

Szanowny Panie Ministrze,

Apelujemy o podjęcie działań zmierzających do przyjęcia w Polsce skutecznych i możliwych do wdrożenia przepisów, które pozwoliłyby samorządom podjąć walkę z emisją zanieczyszczeń z transportu. Takim narzędziem mogą być Strefy Czystego Transportu, jeśli zostanie ograniczony wjazd do nich pojazdów emitujących najwięcej zanieczyszczeń.

Niestety zaproponowane przez Ministerstwo zmiany w przepisach<sup>1</sup>, które miałyby poprawić zasady tworzenia i funkcjonowania takich stref, są nieprecyzyjne, zawierają wiele szkodliwych rozwiązań i w praktyce uniemożliwiają podjęcie przez miasta skutecznych działań w zakresie ograniczania zanieczyszczeń z transportu. Zgłaszane wielokrotnie przez stronę społeczną zastrzeżenia, nie zostały w tej propozycji uwzględnione.

Poniżej przedstawiamy najpoważniejsze zastrzeżenia:

- Zawarte w projekcie zmian ustawy wymagania stawiane pojazdom, które mogłyby wjeżdżać do Stref Czystego Transportu nie dotyczą samochodów należących do mieszkańców strefy. Jak pokazują badania przeprowadzone w Krakowie, przynajmniej 60 proc. samochodów jeżdżących codziennie po ulicach miasta to samochody należące do mieszkańców. Jeśli nie będą oni musieli się stosować do wymogów strefy, ograniczenie emisji zanieczyszczeń z ruchu samochodowego będzie w praktyce niemożliwe. W Europie istnieje już ponad 230 podobnych stref i w każdej z nich wymagania mogą dotyczyć także pojazdów mieszkańców.
- Rozwiązania przygotowane przez stronę społeczną – w przeciwieństwie do propozycji ministerstwa klimatu – uzależniają usunięcie z ulic miast samochodów od ilości emitowanych przez nie zanieczyszczeń, a nie od ich wieku. Propozycja Ministerstwa świadczy niestety o braku zrozumienia idei stref czystego transportu. Z jednej strony resort proponuje, aby pojazdy mieszkańców nie były objęte wymogami Strefy, z drugiej strony konsekwentnie pomija fakt, iż stare samochody z silnikiem benzynowym emitują wielokrotnie mniej zanieczyszczeń niż nowsze od nich pojazdy z silnikiem Diesla. Takie rozróżnienie wprowadzono m.in. w strefach w Berlinie, Paryżu czy Stuttgarcie. W jednej z pierwszych stref w Berlinie dopuszczono poruszanie się nawet 20-letnich pojazdów z silnikiem benzynowym, które są znacząco mniej emisyjne niż te z silnikiem Diesla. Do Paryża nadal wpuszcza się pojazdy benzynowe wyprodukowane po 1997 r., a diesli starszych niż 11 lat (nie spełniających normy Euro 5) w przyszłym roku na ulicach Paryża

---

<sup>1</sup> Obecnie w wykazie prac rządu, pod numerem UC 65 znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

już nie będzie. Również badania prowadzone w Krakowie pokazują, że to starsze pojazdy z silnikiem Diesla emitują najwięcej szkodliwych substancji, przede wszystkim tlenków azotu i cząstek stałych. Eliminując z ruchu stosunkowo niewielką grupę tych pojazdów możemy osiągnąć wymierne efekty w zakresie poprawy jakości powietrza.

- Projekt nowelizacji nie pozwala na ustanowienie łagodnej Strefy na dużym obszarze – to zaś jedyne skuteczne i akceptowalne społecznie rozwiązanie, jeśli ma dojść do poprawy stanu powietrza w mieście. Mała strefa, do której wpuszczone zostaną tylko najnowsze auta, nie będzie mieć na jakość powietrza żadnego wpływu. Ustawa musi pozwalać na wdrażanie Stref o wymogach dostosowanych do lokalnych uwarunkowań.
- Proponowane w nowelizacji rozwiązania i lista pojazdów dopuszczonych do wjazdu na obszar strefy, jest tak długa i skomplikowana, że w praktyce nikomu nie uda się wyegzekwować ich przestrzegania. Przyjęcie tych rozwiązań utrudni walkę o poprawę jakości powietrza w polskich miastach. Takich przepisów nikt nie będzie szanował, a na ulicach nadal będzie panował chaos i smog.

Dlatego wzywamy Pana Ministra do przyjęcia innych, sprawdzonych rozwiązań:

- Strefy Czystego Transportu muszą obejmować swoimi wymogami również samochody należące do mieszkańców. Dopuszczalne natomiast jest wprowadzenie okresów wyłączenia czasowego dla mieszkańców, aby mogli się oni dostosować do wymogów.
- Należy pozwolić samorządom na uchwalenie SCT z łagodniejszymi wymogami i dać większe możliwości kształtowania własnego harmonogramu ich zaostrzania, przy jednoczesnym zagwarantowaniu pozytywnego wpływu tych rozwiązań na jakość powietrza. W ten sposób możliwe będzie przyzwyczajanie kierowców do zmian i nakłonienie ich do systematycznej wymiany samochodów na nowsze. Tylko takie podejście pozwoli na tworzenie Stref na dużych obszarach, co z kolei przełoży się na obniżenie poziomu zanieczyszczeń.
- System powinien być również prosty i jednolity. Kierowca samochodu spełniającego odpowiednie wymagania powinien mieć prawo wjazdu do każdej SCT w polskich miastach, bez konieczności zapoznawania się z lokalnymi przepisami. Z kolei dla kontrolujących, zasady muszą być przejrzyste i proste w egzekucji.

Polkom i Polakom potrzebne są skuteczne i realistyczne przepisy, które pozwolą wreszcie oczyścić powietrze z nadmiaru spalin, sprzyjając jednocześnie rozwojowi zeroemisyjnego transportu. Chcielibyśmy zapewnić, że weźmiemy udział w konsultacjach i prześlemy propozycje konkretnych rozwiązań, które powinny znaleźć się w nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Liczymy na ich uwzględnienie.

Z poważaniem,  
Polski Alarm Smogowy  
Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych  
Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki  
Fundacja Frank Bold  
Krakowski Alarm Smogowy  
Warszawa Bez Smogu  
Warszawski Alarm Smogowy