

# Strefy Czystego Transportu w Polsce

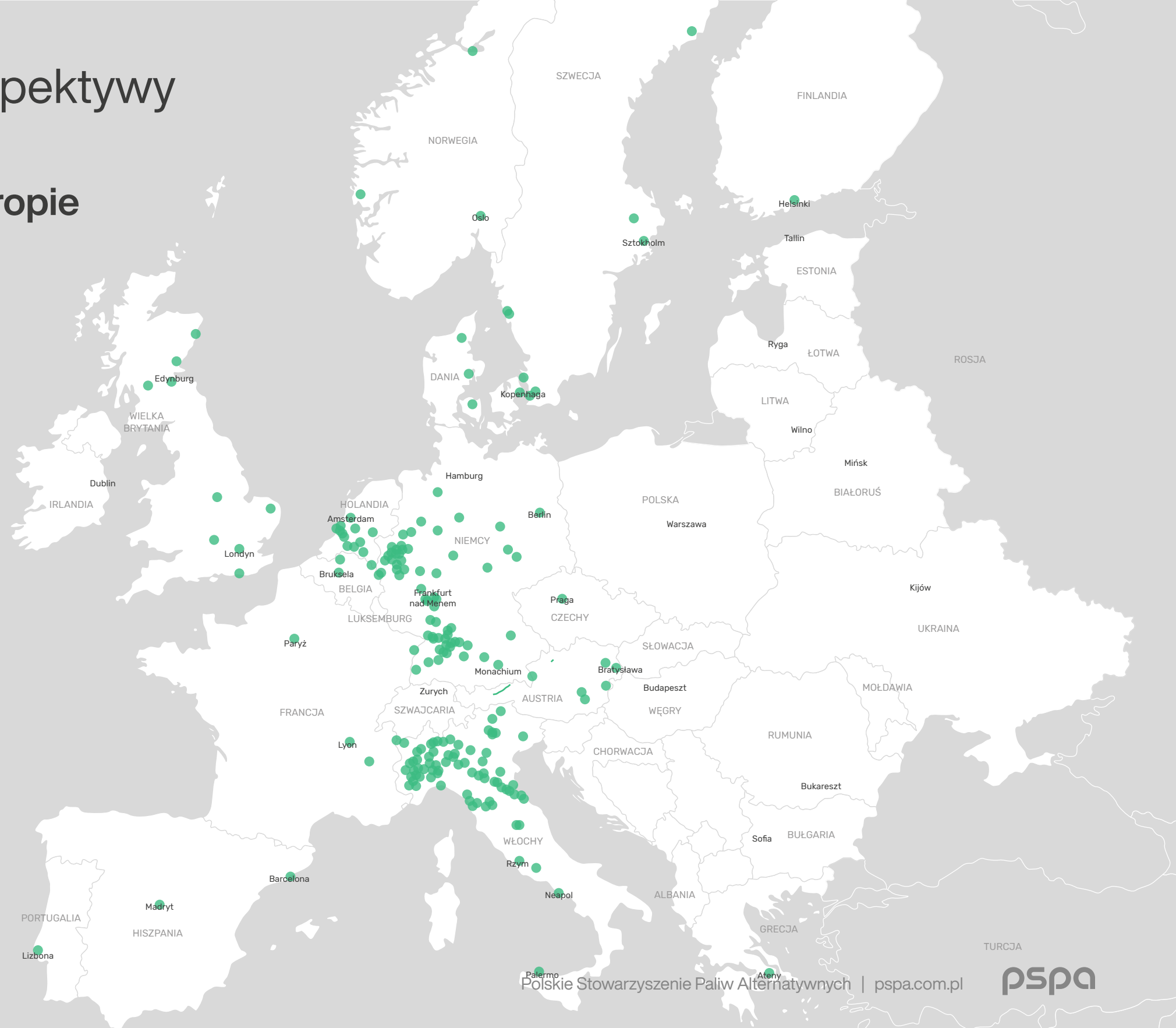
Negatywny fenomen na skalę Europy



# Europa | Stan obecny i perspektywy

## Strefy Czystego Transportu w Europie

W Europie funkcjonuje obecnie **ponad 260 stref czystego transportu**



# Europa | Stan obecny i perspektywy

## Kraje planujące wprowadzenie zakazu sprzedaży samochodów spalinowych

2025

### NORWEGIA

Wszystkie nowe samochody osobowe i dostawcze będą zeroemisyjne

2030

### DANIA

Koniec sprzedaży nowych samochodów z silnikami benzynowymi lub Diesla

2032

### SZKOCJA

Koniec sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych z silnikami benzynowymi lub Diesla

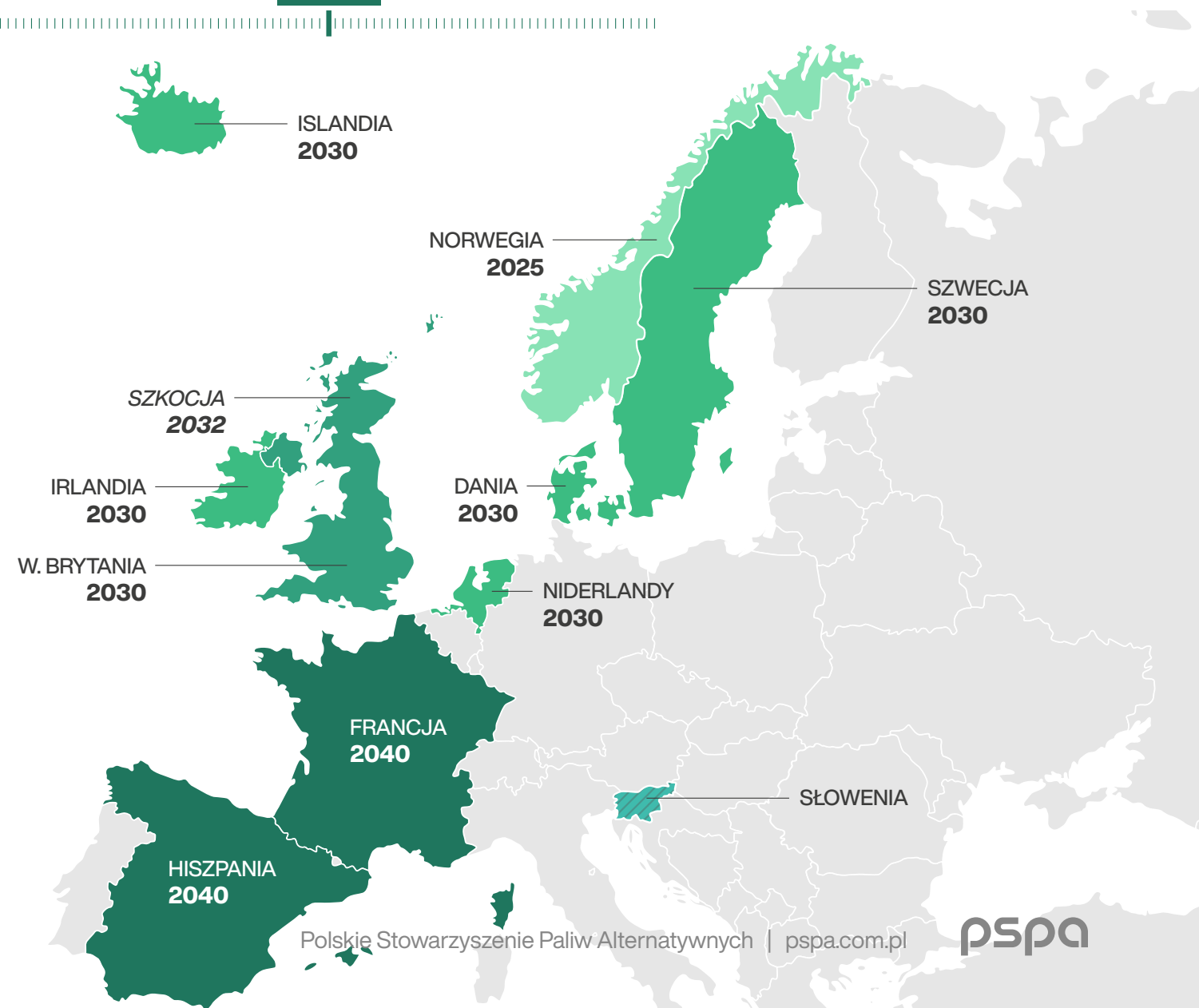
2040

### FRANCJA

Koniec sprzedaży nowych samochodów osobowych i dostawczych zasilanych paliwami kopalnymi

### HISZPANIA

Udział pojazdów elektrycznych w łącznej sprzedaży samochodów osobowych ma wynosić 100%

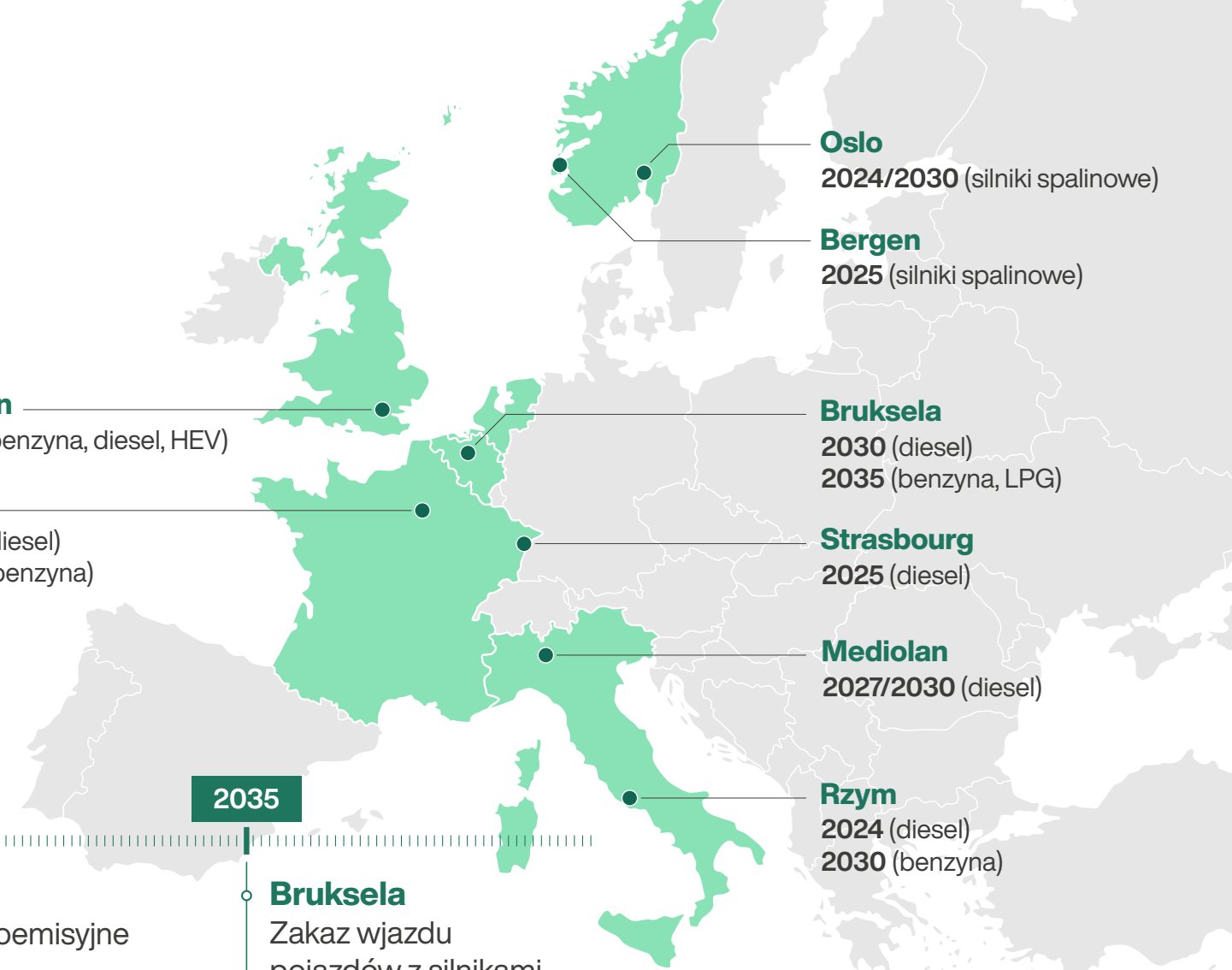


# Europa | Stan obecny i perspektywy

## Wybrane miasta Europy planujące wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów spalinowych



- Bergen**  
Wszystkie pojazdy w mieście zeroemisyjne
- Londyn**  
Utworzenie zeroemisyjnej strefy w centrum miasta
- Strasbourg**  
Zakaz wjazdu pojazdów z silnikami Diesla



# Polska | Stan obecny i perspektywy

## Strefy Czystego Transportu w Polsce

W Polsce nie obowiązuje ani jedna, zdefiniowana ustawowo, Strefa Czystego Transportu



## *Martwe prawo, ale prawo*

### Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

(Dz. U. z 2021 r., poz. 110)

→ dotyczy rozwijania transportu nisko- i zeroemisyjnego w Polsce, w tym m.in. tworzenia i funkcjonowania Stref Czystego Transportu (art. 39 i 40 ustawy)

Data wejścia w życie

**22 lutego 2018 r.**

Dz. U. 2018 poz. 317

#### U S T A W A

z dnia 11 stycznia 2018 r.

o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>1)</sup>

#### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

**Art. 1.** Ustawa określa:

- 1) zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie, zwanej dalej „infrastrukturą paliw alternatywnych”, w tym wymagania techniczne, jakie ma spełniać ta infrastruktura;
- 2) obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
- 3) obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych;
- 4) warunki funkcjonowania stref czystego transportu;
- 5) Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji.

**Art. 2.** Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517), wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1).

# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

## SCT



## Lokalizacja

- Ustawa przyznała uprawnienie do tworzenia SCT gminom liczącym ponad **100 000 mieszkańców**
- Na terenie **śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia** – określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy
- **Uchwałę o ustanowieniu SCT przyjmuje rada gminy zwykłą większością głosów**

# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

## SCT



### Pojazdy uprawnione

#### NIEOGRANICZONY WJAZD

##### NA MOCY USTAWY

BEV pojazdy napędzane wodorem

pojazdy napędzane CNG/LNG\*

autobusy zeroemisyjne i szkolne

KAS SWW CBA policja

ITD ABW służby ratownicze

Siły Zbrojne RP SW KPRM

SG Służba Ochrony Państwa

straż pożarna zarządy dróg

SKW AW mieszkańcy ≤ 3,5 t

\* oznakowane za pomocą nalepki wydanej przez wójta/burmistrza/prezydenta

##### NA MOCY UCHWAŁY

wyłączenie od ograniczeń dla pojazdów nieprzewidzianych w ustawie

dopuszczenie do poruszania się w strefie pojazdów innych niż wyłączone na mocy ustawy lub uchwały

wyłącznie przez 3 lata od dnia uchwały

wyłącznie za opłatą

### Pojazdy nieuprawnione

#### OGRANICZONY WJAZD

pojazdy nieuprawnione na mocy ustawy

pojazdy nieuprawnione na mocy uchwały

pojazdy niedopuszczone na mocy uchwały

do czasu podjęcia uchwały przez radę gminy dotyczy to wszystkich pojazdów niewymienionych w ustawie, w tym PHEV, HEV i przede wszystkim pojazdów napędzanych benzyną lub olejem napędowym



# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

## SCT



## Warunki wjazdu

### OPŁATA

nie wyższa niż  
**2,50 zł/h**

pobierana w godz.  
**9.00-17.00**  
jedynie od Pojazdów  
dopuszczonych

może mieć formę  
**abonamentu**  
lub **ryczałtu**

pobierana przez wójta/burmistrza/prezydenta  
w celu

oznakowania  
strefy

zakupu  
autobusów  
zeroemisyjnych

pokrycia kosztów  
analizy opłacalności  
czystego transportu

### OZNAKOWANIE

oznakowanie  
pojazdów

oznakowanie  
strefy

pojazdy napędzane  
gazem ziemnym

NALEPKA

znaki  
drogowe

BEV  
i pojazdy napędzane  
wodorem

do **31/12/2019**  
NALEPKA

od **01/01/2020**  
TABLICA  
REJESTRACYJNA

# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

## SCT



## Kontrola i sankcje



# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

W Polsce jest **38 gmin** liczących **ponad 100 000 mieszkańców**, a więc uprawnionych do utworzenia SCT

W 2019 r. Kraków zdecydował się na pilotażowe utworzenie SCT w dzielnicy Kazimierz – na okres 6 miesięcy



# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

## Strefa Czystego Transportu w Krakowie

Próba zastosowania przepisów w praktyce



→ Powołana uchwałą nr III/27/18 Rady Miasta Krakowa z dnia **19 grudnia 2019 r.** w sprawie ustanowienia w Krakowie strefy czystego transportu „Kazimierz”

→ **Lokalizacja strefy**  
– na wyodrębnionym obszarze, określonym w załączniku nr 1 do uchwały

→ **Wyłączenia od ograniczenia wjazdu** określono w załączniku nr 2 do uchwały

→ Strefę ustanowiono na okres **6 miesięcy**

→ Zaczęła funkcjonować **5 stycznia 2019 r.**

# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

## Strefa Czystego Transportu w Krakowie

Próba zastosowania przepisów w praktyce



Po wprowadzeniu strefy czystego transportu „Kazimierz” wśród mieszkańców dzielnicy rozpoczęła się burzliwa dyskusja

- Zwolennicy likwidacji strefy lub znacznego zmniejszenia ograniczeń w ruchu na jej obszarze podkreślali, że odkąd ją wprowadzono, w lokalach na terenie strefy drastycznie spadły dochody (w styczniu i lutym – o ok. 30%), bowiem klienci nie mieli gdzie zaparkować
- W lutym br. właściciele lokali położonych w obrębie strefy przeprowadzili protest, zamykając sklepy i restauracje w godzinach 10-16. Domagali się zniesienia strefy niezwłocznie (jeszcze przed upływem 6 miesięcy, na który to czas strefa została powołana). W zamian proponowali podwyższenie opłat za parkowanie na terenie Kazimierza (wprowadzenie „śródmiejskiej strefy parkowania”)

# Polska | Stan obecny i perspektywy

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

## Strefa Czystego Transportu w Krakowie

Próba zastosowania przepisów w praktyce



### Protesty przyniosły spodziewany skutek – radni zajęli się sprawą

- Uchwała korygująca z dnia **6 marca 2019 r.** znacznie poszerzyła katalog wyłączeń od zakazu wjazdu, przewidując możliwość wjazdu na obszar strefy: dostawców w godz. 6-12 oraz 16-20, natomiast w godz. 9-17 możliwość wjazdu osób przedstawiających się jako klienci bądź kontrahenci sklepów i lokali w strefie czystego transportu
- Wprowadzenie tych zmian de facto otworzyło możliwość wjazdu wszystkim samochodom spalinowym na obszar strefy w godzinach 6-20 (bowiem pozostawione zakazy wjazdu były nieegzekwowalne), zaprzeczając idei jej utworzenia. Od tej pory **strefa istniała już tylko formalnie**

# *Dlaczego w Polsce nie ma Stref Czystego Transportu?*

# Dlaczego w Polsce nie ma Stref Czystego Transportu?

## Aspekty prawne



Brak w Ustawie obowiązku tworzenia Stref Czystego Transportu przez największe miasta o największym poziomie zanieczyszczenia powietrza



Brak **rozwiązań progresywnych** w zakresie tworzenia SCT, które pozwoliłyby przyzwyczaić społeczeństwo do potrzeby stopniowego zamykania się miast na pojazdy spalinowe



Otwarta furтка dla gmin do kształtowania **nieograniczonego katalogu wyłączeń** od ustawowego zakazu wjazdu



Sztywność obowiązujących rozwiązań, które **nie pozwalają na tworzenie SCT przez mniejsze miasta** i na obszarach innych niż śródmieście



# Dlaczego w Polsce nie ma Stref Czystego Transportu?

## Aspekty prawne | Nowelizacja

W listopadzie 2020 r. rozpoczął się proces legislacyjny ustawy o zmianie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych i niektórych innych ustaw.

**Pierwsza wersja nowelizacji projektu ustawy z dnia 10/11/2020 r. była wypaczeniem samej idei strefy czystego transportu.**



### Zakładała:

- › ustawowe prawo wjazdu do SCT dla pojazdów napędzanych LPG
- › uzależnienie prawa wjazdu do strefy w określonych latach od spełnienia przez pojazd norm emisji EURO – poczynając od EURO 4 w latach 2021-2025
- › wejście w życie obowiązku tworzenia stref przez miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, dopiero w 2030 r.



### Zawierała przy tym kilka zmian w dobrym kierunku, do których należały:

- › wprowadzenie możliwości ustanowienia strefy przez każdą gminę (likwidacja kryterium liczebności)
- › likwidacja ograniczenia ich powierzchni do terenu śródmiejskiej zabudowy

# Dlaczego w Polsce nie ma Stref Czystego Transportu?

## Aspekty prawne | Nowelizacja



Kolejne wersje projektu nowelizacji (projekt z dn. 15/04/2021 r. vs projekt z dn. 11/02/2021 r.), przygotowane po konsultacjach społecznych, a następnie na etapie prac Komitetu ds. Europejskich, **nie zawierały już przepisów ustawowo dopuszczających pojazdy napędzane LPG do wjazdu do SCT**, i uzależniających prawo wjazdu od spełnienia norm EURO.



Ponadto, znacznie **przybliżyły w czasie obowiązek tworzenia SCT** (18 miesięcy od dnia otrzymania informacji o przekroczeniu dopuszczalnych poziomów dwutlenku azotu – po raz pierwszy informacja miała być dotyczyć roku 2021) oraz **znosiły także ograniczenie SCT do terenu zabudowy śródmiejskiej**.



Nowe przepisy przewidywały wprowadzenie kierunkowo słusznych rozwiązań, które **można było uznać za kompromis i punkt wyjścia do wprowadzenia bardziej restrykcyjnych rozwiązań** w niedalekiej przyszłości.

# Dlaczego w Polsce nie ma Stref Czystego Transportu?

## Aspekty prawne | Nowelizacja

Najnowszy projekt z dn. 28/06/2021 r., skierowany do rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą, nie zawiera żadnych przepisów dotyczących Stref Czystego Transportu – to powrót do punktu wyjścia



Wszystkie rozwiązania modyfikujące art. 39 i 40 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zostały z niego usunięte – również te, które nie budziły żadnych zastrzeżeń (jak np. konsultacje społeczne przed utworzeniem SCT)



Oznacza to utrzymanie regulacyjnego status quo w tym zakresie i brak możliwości kreowania przez Jednostki Samorządu Terytorialnego stref odpowiadających oczekiwaniom społecznym i wyzwaniom klimatycznym w miastach

***Koalicja miast  
na rzecz  
czystego transportu***

# Koalicja miast na rzecz czystego transportu

Porozumienie samorządów,  
organizacji pozarządowych,  
ośrodków naukowych, instytucji  
i podmiotów aktywnych w obszarze  
zrównoważonego transportu,  
działających na rzecz rozwoju  
zeroemisyjnych technologii oraz  
ograniczenia negatywnego wpływu  
transportu na środowisko, zdrowie  
i życie ludzi w ich najbliższym  
otoczeniu.

---

Aktualnie rozpatrywany projekt nowelizacji Ustawy z 2018 r. odbiera samorządom możliwość tworzenia Stref Czystego Transportu, a tym samym ogranicza zakres wspierania rozwoju zrównoważonego transportu na swoim terenie.

---

Projektowane zmiany legislacyjne można jeszcze odwrócić.

**Dlatego Koalicja miast dostrzega konieczność działania tu i teraz, zanim niekorzystne zmiany legislacyjne wejdą w życie.**

---

# Koalicja miast na rzecz czystego transportu

## Cele inicjatywy



---

→ Wypracowanie, w pierwszej kolejności, warunków brzegowych, które umożliwią powstanie Stref Czystego Transportu w Polsce

---

→ Wskazanie zmian legislacyjnych, jakie powinny zostać wprowadzone w Ustawie z 2018 r., by samorządy miały zielone światło do przygotowania i wprowadzenia stref

- › odejście od stref śródmiejskich
  - › odejście od ograniczenia stref do miast powyżej 100 tys. mieszkańców
  - › możliwość realizacji różnych stref w różnych częściach miasta (strefy ultra restrykcyjne i bardziej liberalne – progresywny charakter)
  - › określenie wspólnych elementów dla SCT, m.in. oznakowanie, nomenklatura etc.
- 

→ Dążenie do ukształtowania optymalnego poziomu regulacji na szczeblu centralnym, w celu uniknięcia skrajnych sytuacji braku przepisów, czy z drugiej strony ich nadmiaru i przeregulowania

---

# Koalicja miast na rzecz czystego transportu

## Pierwszy krok

# List otwarty

Apel do władzy centralnej o powrót do uzgodnień dotyczących SCT w ramach aktualnie procedowanej nowelizacji



- 
- W dniach 19-23 lipca 2021 r. projekt nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dn. 28/06/2021 r., utrzymujący patową sytuację w zakresie możliwości tworzenia SCT w Polsce, będzie rozpatrywany przez Komisję Prawniczą
  - Jeżeli zmian nie uda się wprowadzić na obecnym etapie, wówczas kolejną możliwością oddziaływania będzie zabieganie o zmiany w ramach nowo utworzonej Podkomisji stałej ds. elektromobilności
- 
- Pierwszą aktywnością „Koalicji miast na rzecz czystego transportu”, będzie wystosowanie listu otwartego, w którym samorzady wskażą potrzebę powstawania SCT oraz konieczność powrotu do – przynajmniej części – zapisów dotyczących stref
- 
- Jeżeli apel Koalicji zyska aprobatę, proponujemy, by Koalicja działała dalej i w ramach projektu „**Czystestrefy.pl**” integrowała samorzady zainteresowane powstawaniem SCT, pozwalając na aktywną wymianę wiedzy, kontakt z ekspertami, wspólne działania informacyjno-edukacyjne etc.
-



## ***Koalicja miast na rzecz czystego transportu***

# **Dołącz do nas!**

**Maciej Mazur**

Dyrektor Zarządzający, PSPA

**E** [maciej.mazur@pspa.com.pl](mailto:maciej.mazur@pspa.com.pl)

**T** +48 608 633 767

**Joanna Makola**

Kierownik Centrum Legislacyjnego, PSPA

**E** [joanna.makola@pspa.com.pl](mailto:joanna.makola@pspa.com.pl)

**T** +48 516 247 534

**POLSKIE STOWARZYSZENIE PALIW ALTERNATYWNYCH**

Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa

[biuro@pspa.com.pl](mailto:biuro@pspa.com.pl)

+48 608 633 767

NIP 5252684377

REGON 365877690

KRS 0000643156

[www.pspa.com.pl](http://www.pspa.com.pl)

[www.ckpspa.com.pl](http://www.ckpspa.com.pl)

[www.elektromobilnoscwpraktyce.pl](http://www.elektromobilnoscwpraktyce.pl)

[www.kongresnowejmobilnosci.pl](http://www.kongresnowejmobilnosci.pl)

[www.kongresmove.pl](http://www.kongresmove.pl)

[www.eipa.pl](http://www.eipa.pl)

[www.elektromobilni.pl](http://www.elektromobilni.pl)

[www.misjazerowaemisja.pl](http://www.misjazerowaemisja.pl)

[www.flotazenergia.pl](http://www.flotazenergia.pl)

[www.zerorace.pl](http://www.zerorace.pl)