

Kraków, 23 lipca 2024

## **Apel o stworzenie funduszu czystego transportu dla miast wdrażających SCT**

Minister Klimatu i Środowiska

Paulina Hennig-Kloska

*Szanowna Pani Minister,*

Będąc świadomi obowiązków jakie spoczywają na naszych miastach w zakresie poprawy jakości powietrza, w tym ograniczenia emisji zanieczyszczeń z komunikacji samochodowej oraz ochrony zdrowia i życia mieszkańców, zwracamy się do Pani Minister o stworzenie mechanizmu wsparcia finansowego dla miast, które zobligowane będą do wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT)\*. Wsparcie takie powinno obejmować m.in. uruchamianie nowych linii transportu zbiorowego przez miasta, w których uchwalono wprowadzenie SCT, wsparcie przewoźników (w tym prywatnych) w zakupie nowoczesnego/niskoemisyjnego taboru, czy nawet zakup biletów komunikacji publicznej dla mieszkańców miasta rezygnujących z pojazdów nie spełniających wymagań emisyjnych oraz działania informacyjne związane z czystym transportem.

**Proponujemy utworzenie przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej funduszu czystego transportu** dla miast, które zdecydowały się na utworzenie SCT. Fundusz mógłby być zasilany środkami przekazywanymi obecnie przez NFOŚiGW na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (na podstawie art. 401c ust. 11a Prawa Ochrony Środowiska).

W chwili obecnej jest to 1,4 mld złotych rocznie przeznaczanych na inwestycje infrastruktury drogowej, które nie mają żadnego związku z ochroną środowiska, czyli celem, w jakim został powołany Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. **Proponujemy, żeby całość tych środków przeznaczyć na rozwój czystego, niskoemisyjnego transportu, w tym stworzenie dedykowanego funduszu dla miast zobligowanych do stworzenia SCT.**

Zdajemy sobie sprawę, że obowiązek SCT został zapisany jako kamień milowy do Krajowego Planu Odbudowy dla miast, które borykają się z problemem zanieczyszczeń komunikacyjnych. Samorządy nie mogą jednak zostać pozostawione bez koniecznego wsparcia w tym obszarze. Jeśli SCT mają przelożyć się na poprawę jakości powietrza w miastach je wdrażających, to muszą być odpowiednio ambitne, co z kolei pociąga za sobą konieczność zapewnienia mieszkańcom i przedsiębiorcom zarówno wsparcia w modernizacji floty pojazdów, jak i alternatyw do poruszania się samochodem.

Dotychczasowe instrumenty mające wspierać elektromobilność i transport nisko-, lub zeroemisyjny, jakie realizowane były ze szczebla centralnego, nie stanowiły istotnego bodźca dla wdrażania SCT w polskich miastach, w których dominującą grupą pojazdów są auta używane, importowane. Również planowane nowe metody wsparcia konsumentów i przedsiębiorców przy

zakupie pojazdów elektrycznych (nowych lub używanych) nie są narzędziem, które pozwoli miastom planującym wdrożenie SCT na zbudowanie realnego systemu kompensującego konieczność rezygnacji z podróży autem lub wymianę auta niewypetniającego wymogów emisyjnych. Pierwsze grupy społeczne, które mogą odczuć efekty finansowe wprowadzenia SCT to grupy nie będące potencjalnymi odbiorcami istniejących lub planowanych programów wsparcia finansowego. Brak również, w obecnej sytuacji finansowej samorządów, narzędzia które przyspieszyłoby rozwój sieci transportu miejskiego i podmiejskiego.

W związku z tym wnioskujemy o spotkanie, na którym zaprezentujemy naszą koncepcję funduszu czystego transportu jako mechanizmu wspierającego wdrażanie SCT.

Stowarzyszenie Alarm Smogowy,

Andrzej Guła

*\*Kamienie milowe E1L I E2L w ramach Addendum do Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności zatwierdzone przez Radę Ministrów oraz Propozycje zmian ustawy o Elektromobilności i Paliwach Alternatywnych w ramach konsultacji publicznych  
<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12386951/katalog/13068501#13068501>*