

Tabelaryczne zestawienie uwag zgłoszonych do projektu „Aktualizacji Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. i 2040 r.)”

Lp.	Strona Programu, której uwaga dotyczy	Podmiot zgłaszający	Uwaga/ propozycja zmian zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji zmiany
1.	5	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<i>We wstępie powinno znaleźć się także odwołanie do zanieczyszczenia powietrza z transportu.</i>	Transport jest drugim źródłem zanieczyszczeń powietrza w Polsce, w największych miastach (np. Warszawa) stanowi większość emisji zanieczyszczeń powietrza. W aglomeracjach ma też znaczący udział w emisji konkretnych rodzajów zanieczyszczeń – np. tlenków azotu (w skali kraju za 41% emisji rocznych odpowiada transport). W samym dokumencie poświęca się temu zagadnieniu dużo uwagi, dlatego powinien zostać wspomniany w tym miejscu.
2.	18	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<i>Tekst : Transport drogowy stanowi główne źródło negatywnej presji na środowisko naturalne w Unii Europejskiej oraz ma wpływ na zmiany klimatu oraz hałas.” Należy zmienić na: „Transport drogowy stanowi główne źródło negatywnej presji na środowisko naturalne w Unii Europejskiej, przyczynia się zwiększonej zachorowalności m.in. na choroby płuc, układu krążenia i nowotworowe, powoduje też zanieczyszczenie hałasem. Emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym w UE rosną nieprzerwanie od 1990. W 2019 w sektorze transportu, za 61% emisji odpowiadał transport</i>	W części opisowej dla transportu konieczne jest pokazanie trendu, od lat 90 emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń w skali unijnej i polskiej rosną. W miarę postępu w eliminowaniu emisji z sektora bytowo-komunalnego problem będzie coraz ważniejszy dla osiągnięcia dobrej jakości powietrza.

			<p><i>drogowy, co sprawia, że to sektor kluczowy pod kątem starań o osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050.”</i></p> <p><i>Tekst: „Głównymi aspektami działalności jest przeniesienie transportu na najmniej zanieczyszczające środki transportu, wykorzystanie bardziej zrównoważonych technologii transportowych, paliw i infrastruktury oraz zapewnienie, że ceny transportu w pełni odzwierciedlają niekorzystny wpływ na środowisko i zdrowie.” Wymaga zmiany na: „Głównymi aspektami działalności jest przeniesienie transportu na zeroemisyjne środki transportu, wykorzystanie bardziej zrównoważonych technologii transportowych opartych o OZE i infrastrukturę paliw zeroemisyjnych oraz zapewnienie, że ceny transportu w pełni odzwierciedlają niekorzystny wpływ na środowisko i zdrowie.”</i></p>	<p>Polityka UE (Pakiet Fit for 55) jednoznacznie wskazuje cele transformacji transportu – oparcie go o zeroemisyjne technologie i wykorzystanie OZE.</p>
3.	38-39	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p><i>W zaprezentowanych wykresach brakuje informacji o aglomeracji warszawskiej oraz konurbacji górnośląskiej</i></p>	<p>To ważne ośrodki miejskie, ich pominięcie w analizie zniekształca pełen obraz sytuacji.</p>
4.	66	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p><i>Do wyzwań polityki poprawy jakości powietrza w Polsce należy dodać ograniczanie importu starych samochodów, w szczególności z silnikami diesla, jako długofalowe działanie na rzecz poprawy jakości powietrza w miastach.</i></p>	<p>Do Polski co roku trafia kilkaset tysięcy samochodów, w 2020 do Polski sprowadzono 848 154 samochodów używanych, 90% importu stanowią samochody osobowe. Niemal połowa z nich to pojazdy z silnikiem diesla, średni wiek sprowadzanego pojazdu to 12,1 lat. To pokazuje, że w zakresie ochrony powietrza w emisjach z</p>

				transportu trzeba działać na rzecz ograniczania importu starych samochodów niespełniających wyższych norm emisji Euro. W innym wypadku pozytywne skutki ochrony powietrza będą niwelowane przez zwiększające się emisje ze starych samochodów osobowych.
5.	66	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<i>Do wyzwań polityki poprawy jakości powietrza należy dodać reformę systemu kontroli okresowej pojazdów</i>	Na zły stan pojazdów, który przekłada się na zwiększenie emisji zanieczyszczeń, jeszcze w 2020 NIK zwracała uwagę w specjalnym raporcie o spalinach. Mając na uwadze rosnącą średnią wieku polskich aut, trzeba reformy systemu badań okresowych – obecnie mierzony jest tylko poziom zadymienia. Brak narzędzi sprawdzających poprawne działanie katalizatorów i filtrów DPF pozwala bezkarnie usuwać je z diesli, co skokowo zwiększa ich emisje.
6.	66	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<i>Do wyzwań polityki poprawy jakości powietrza w punkcie trzecim (miasta) należy dodać zapis o konieczności usunięcia wsparcia dla zakupu autobusów na gaz CNG</i>	Obecnie takie wsparcie jest możliwe, co stoi w sprzeczności z celem osiągnięcia neutralności klimatycznej. Niezależne badania wykazały ponadto, że autobusy na gaz CNG emitują duże ilości zanieczyszczeń – jako jedyne nie są objęte normą Euro dla emisji PM, badania Transport&Environment pokazują, że autobusy gazowe emitują znaczne ilości mikrocząstek PM.
7.	66	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<i>Do wyzwań polityki poprawy jakości powietrza w punkcie trzecim (miasta) należy dodać zapis o konieczności przejścia na pojazdy zeroemisyjne także w przypadku innych miejskich pojazdów – śmieciarek,</i>	Jest to logiczne rozwinięcie transformacji komunikacji publicznej, elektryfikacja także innych pojazdów użytkowych pomoże obniżyć poziom zanieczyszczenia

			<i>furgonetek, innych samochodów użytkowych służb miejskich</i>	powietrza w miastach oraz przybliży Polskę do neutralności klimatycznej
8.	66	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<i>Do wyzwań polityki poprawy jakości powietrza w punkcie trzecim (miasta) należy dodać zapis o konieczności rozwoju sieci monitorowania zanieczyszczeń komunikacyjnych, docelowo stacje badające zanieczyszczenia komunikacyjne powinny powstać we wszystkich miastach powyżej 50 000 mieszkańców</i>	To rozwinięcie opisywanej we wstępie konieczności budowy systemowego podejścia do walki z zanieczyszczeniem transportowym. Rozwój sieci stacji badających zanieczyszczenia komunikacyjne pozwoli na dokładne mapowanie tego zagrożenia i przyczyni się do zwiększenia świadomości społecznej problemu
9	82	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	Fragment dotyczący zawartości pakietu Fit for 55 wymaga aktualizacji, wszystkie projektu zostały już opublikowane i wskazane jest opisanie głównych propozycji zawartych w projektach, np. w ramach limitów emisji CO2 z pojazdów zaproponowano ścieżkę dojścia do wartości 0g CO2/km w 2035 roku, co w praktyce oznacza zakaz <i>sprzedaży</i> emisyjnych pojazdów; w przypadku nowelizacji Dyrektywy AFIFD proponowana jest zmiana aktu prawnego na Rozporządzenie z czym wiązać się <i>będzie</i> konieczność wskazania wiążących celów krajowych w tym zakresie	Fragment dotyczący pakietu Fot for 55 wymaga aktualizacji.
10.	86-87	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<i>Określenie gazu ziemnego jako przejściowego, ale nadal perspektywicznego paliwa w transporcie drogowym nie znajduje uzasadnienia. Na dzień dzisiejszy pojazdy napędzane gazem ziemnym z pewnością są opłacalne, ale przyszłość gazu ziemnego w transporcie rysuje się w ciemnych barwach. Co prawda emisja dwutlenku węgla z takich pojazdów jest ok 15-20% mniejsza w porównaniu do diesla, ale z pewnością nie ma szans</i>	

			<p><i>na uzyskanie zeroemisyjności. Długoterminowy cel neutralności klimatycznej do roku 2050 wymagać będzie drastycznych redukcji emisji również z sektora transportu. Zgodnie z propozycjami Komisji Europejskiej, emisje z transportu powinny zostać obniżone o co najmniej 90% do roku 2050. Tego celu nie da się zrealizować za pomocą gazu ziemnego. Gaz ziemny w europejskiej gospodarce, w tym w transporcie, będzie stopniowo eliminowany i zastępowany rozwiązaniami zeroemisyjnymi: energią elektryczną lub wodorem. Przedstawiony w czerwcu br. pakiet legislacyjny Fit for 55 potwierdza, że dni gazowych autobusów są policzone: projekt rozporządzenia ws. infrastruktury paliw alternatywnych jasno wskazuje gaz ziemny jako schyłkowe paliwo przejściowe i proponuje przede wszystkim wiążące cele w zakresie rozbudowy infrastruktury ładowania energią elektryczną i tankowania wodoru.</i></p> <p><i>Rozpoczynająca się nowa perspektywa finansowa UE jest bardzo mocno ukierunkowana na zielone i zeroemisyjne rozwiązania. Z dużym prawdopodobieństwem należy przyjąć, że w kolejnych programach operacyjnych finansowanych z polityki spójności nie będzie możliwości uzyskania dofinansowania na zakup autobusów gazowych, ale duże środki będą dostępne na transport faktycznie zeroemisyjny: elektryczny i wodorowy. Rząd polski również widzi przyszłość w technologiach zeroemisyjnych: w projekcie Krajowego Planu Odbudowy zawarto propozycje sfinansowania zakupu ok. 1 200 miejskich autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych), a gaz</i></p>	
--	--	--	---	--

		<p><i>ziemny wskazano jako opcję przejściową przy rewitalizacji połączeń międzymiastowych i regionalnych.</i></p> <p><i>Patrząc zatem dalej w przyszłość, inwestycje w napęd gazowy nie wydają się perspektywiczne dla samorządów. Dalsza rozbudowa floty autobusów miejskich czy ciężarówek w oparciu o tę technologię może okazać się kosztowna i zupełnie nieefektywna w zakresie realizacji celów redukcji emisji gazów cieplarnianych biorąc pod uwagę fakt, że zakupu takich autobusów w dniu dzisiejszym oznacza zablokowanie technologiczne na najbliższe 10-12 lat, ponieważ taki jest średni czas „życia” autobusu miejskiego.</i></p> <p><i>Gaz ziemny to paliwo kopalne, w większości importowane z krajów trzecich. Główny składnik gazu czyli metan powoduje wielokrotnie większy efekt cieplarniany niż dwutlenek węgla. Na problem metanu zwraca uwagę najnowszy, szósty raport oceniający IPCC, wskazując na konieczność pilnych i skutecznych działań na rzecz redukcji emisji tego gazu w procesie jego wydobycia, transportu i wykorzystania. O wiele bardziej interesującą i obiecującą opcją jest konwersja autobusów z silnikiem diesla na napęd elektryczny. Tego typu retrofitting lub e-konwersja jest już powodzeniem wprowadzana w takich krajach jak Niemcy czy Francja, a koszt takiego zabiegu jest niższy od zakupu nowego autobusu z silnikiem diesla lub napędzanym gazem ziemnym. Potencjał produkcji biogazu jest naszym zdaniem mocno przeceniany, a nawet w przypadku znacznego zwiększenia jego produkcji nadal jest paliwem emisyjnym - jego</i></p>	
--	--	--	--

			<p>zeromisyjności wynika wyłącznie z przyjętych założeń metodologicznych, bez uwzględniania emisji towarzyszących, np. na skutek wycieków, nieszczelności czy transportu. Dlatego też proponujemy, aby w dokumencie wyraźnie wskazać gaz ziemny jako paliwo schyłkowe, bez perspektyw szerszego upowszechnienia jako rozwiązanie alternatywne dla technologii zeroemisyjnych.</p>	
11.	90	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p>W punkcie dotyczącym pilnego zakończenia prac legislacyjnych nad ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych należy zaznaczyć, że w nowelizacji powinny znaleźć się zmiany zapisów także w zakresie funkcjonowania stref czystego transportu.</p>	<p>Na obecnym etapie prac nad ustawą zmiany w zakresie regulacji SCT zniknęły z nowelizacji. Tymczasem funkcjonalne SCT to najlepszy instrument do systemowej walki z zanieczyszczeniem powietrza przez transport.</p>
12.	91	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p>Dodanie do tekstu: „promowanie przemieszczania się przez znane osoby (np. Prezydent, Premier, Minister Klimatu i Środowiska) środkami transportu publicznego” słów „lub zeroemisyjnymi środkami transportu”.</p>	<p>Przeładka na samochody elektryczne będzie dobrym przykładem dla obywateli i obywateli.</p>
13.	91	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p>Do działań miękkich w zakresie podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa należy dopisać przeprowadzenie kampanii informacyjnych o strefach czystego transportu w miastach.</p>	<p>Zwiększenie świadomości społecznej tego rozwiązania ułatwi implementację stref w miastach.</p>
14.	91	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p>Do działań, które mogą przyczynić się do zmniejszenia emisyjności pojazdów należy zaliczyć także wprowadzenie w miastach stref czystego transportu ograniczających możliwość wjazdu najbardziej emisyjnych samochodów oraz systemowe działania mające na celu zmniejszenie importu starych i dotkliwie zanieczyszczających pojazdów.</p>	<p>Strefy czystego transportu to jeden z najskuteczniejszych instrumentów obniżania emisji zanieczyszczeń transportowych w miastach. Biorąc pod uwagę charakter i skalę importu starych aut do Polski także ograniczenie importu może przyczynić się do poprawy jakości powietrza.</p>

15.	92	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p><i>Gaz CNG i LNG – paliwa kopalne – nie powinny być promowane w ramach działań KPOP.</i></p>	<p>To paliwa kopalne, które emitują duże ilości gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia, w tym duże ilości mikrocząstek PM. Nie ma uzasadnienia dla inwestycji w te technologie mając na celu wyznaczenie zakazu sprzedaży pojazdów z silnikami spalinowymi oraz wiążący polski rząd cel osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050. Inwestycje w gaz w transporcie oddalają Polskę od osiągnięcia zarówno neutralności klimatycznej jak i trwałej poprawy jakości powietrza.</p>
16.	92	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	<p><i>Do katalogu działań z zakresu promowania niskoemisyjnych pojazdów należy dopisać reformę podatków od zakupu i użytkowania samochodów spalinowych. Zmiany podatkowe powinny skutkować obniżaniem podatków dla samochodów zeroemisyjnych i podwyższeniem dla samochodów spalinowych, stosunkowo do wielkości zanieczyszczeń, które emitują.</i></p> <p><i>FPPE przygotowała zestaw 16 gotowych propozycji reformy podatkowej w publikacji pt. <i>Ekologiczna reforma podatkowa</i> (źródło: https://fppe.pl/ekologiczna-reforma-podatkowa/).</i></p> <p><i>Propozycje reformy podatkowej opierają się na zasadzie bonus malus polegającej na nagradzaniu użytkowników samochodów zero- i niskoemisyjnych (o zasięgu elektrycznym co najmniej 80 km) i karaniu tych korzystających z pojazdów zanieczyszczających środowisko.</i></p>	<p>Proponowana przez FPPE reforma podatkowa sprawi, że nabywcy nowych jak i używanych samochodów, będą obłożeni podatkami i opłatami w zależności od stopnia negatywnego wpływu na środowisko samochodu, który użytkują. W efekcie zmniejszy się popularność najbardziej emisyjnych modeli samochodów.</p> <p>Problem jest groźny zwłaszcza dla tego, że Polska jest największym w Europie importerem używanych samochodów osobowych, w tym samochodów z silnikiem diesla, które przyczyniają się przede wszystkim do zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu.</p>

			<i>Propozycje reform dotyczą czterech głównych obszarów: 1) ograniczenie importu pojazdów używanych o wysokim stopniu zanieczyszczenia (część A); 2) zwiększenie atrakcyjności eksploatacji pojazdów zero- i niskoemisyjnych (część B); 3) zwiększenie atrakcyjności zakupu nowych pojazdów zero- i niskoemisyjnych (część C); i 4) rozwój infrastruktury ładowania (część D).</i>	
17.	92	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	Do katalogu działań z zakresu promowania niskoemisyjnych pojazdów w punkcie dotyczącym systemu monitorowania emisji z transportu należy dopisać postulat rozwoju sieci monitorowania zwłaszcza w zakresie budowy stacji badających zanieczyszczenie transportowe w miastach i postulat stworzenia minimum jednej stacji tego typu we wszystkich miastach powyżej 50 tysięcy mieszkańców.	Możliwość realnego pomiaru skali zanieczyszczeń i ich rozkładu jest niezbędną częścią systemu walki z zanieczyszczeniem transportowym.
18.	103	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	W podpunkcie 9.3.4. pojawia się określenie” strefy niskiej emisji”, należy je zamienić na „strefy czystego transportu”	Pod taką właśnie nazwą funkcjonują w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych
19.	106	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	W punkcie „Program Zielony Transport” powinno się jasno zaznaczyć, że ma być poświęcony wsparciu rozwoju pojazdów zeroemisyjnych.	Obecny zapis pozostawia furtkę do finansowania inwestycji gazowych. Inwestowanie w technologie gazowe jest szkodliwe dla klimatu i oddala Polskę od osiągnięcia celu neutralności klimatycznej. Dofinansowania powinny być kierowane tylko przedsięwzięć mających na celu zarówno redukcję emisji jak i zanieczyszczeń.