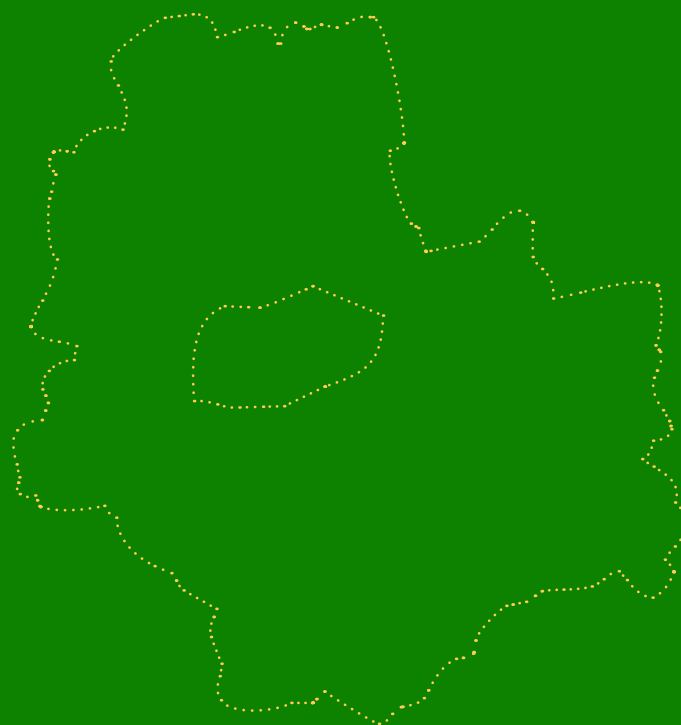


JAK ROZMAWIAĆ Z MIESZKAŃCAMI O STREFIE CZYSTEGO TRANSPORTU W WARSZAWIE?

Strefa Czystego Transportu zacznie obowiązywać w Warszawie **1 lipca 2024 roku**.

Mieszkańców Warszawy zasady SCT obejmą od **1 stycznia 2028 roku**.

SCT obejmie **większość Śródmieścia** i fragmenty otaczających je dzielnic.



SCT WZBUDZA RÓŻNE EMOCJE. W ZALEŻNOŚCI OD TEGO, Z KIM O NIEJ ROZMAWIASZ, POSTAW NA ODPOWIEDNIĄ ARGUMENTACJĘ:

1. Gdy rozmawiasz o SCT z mieszkańcami, którzy nie wiedzą, czym jest strefa, nie czują się dostatecznie poinformowani

UŚWIADAMIJ, ŻE:

- ▶ SCT to wydzielony obszar miasta po którym mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające określone kryteria - normy emisji spalin
- ▶ SCT dotyczy pojazdów, a nie osób, nie ogranicza więc możliwości poruszania się po mieście
- ▶ W pierwszym etapie do strefy nie będą mogły wjechać tylko bardzo stare samochody: z silnikami benzynowymi starsze niż 27,5 roku i z silnikami diesla starsze niż 19,5 roku
- ▶ SCT obejmie tylko niewielki obszar w centrum miasta

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 1-6, 9, 10, 12, 13, 16, 18, 29, 31, 33

2. Gdy rozmawiasz o SCT z rodzicami małych dzieci, seniorami, osobami cierpiącymi na choroby układu oddechowego i innymi mieszkańcami zaniepokojonymi zanieczyszczonym powietrzem w Warszawie

OSTRZEGAJ:

- ▶ Transport drogowy to drugie źródło emisji zanieczyszczeń w mieście i najważniejsze źródło emisji dwutlenku azotu (NO₂) jednego z najgroźniejszych składników smogu, przed którym nie ochroni nas maska antysmogowa.
- ▶ Najbardziej emisyjnymi są samochody z silnikiem Diesla, które w Warszawie stanowią ok. 1/3 pojazdów, a emitują blisko 60% zanieczyszczeń. Spaliny silników Diesla zostały uznane za rakotwórcze przez Światową Organizację Zdrowia (WHO).

ZWRÓĆ UWAGĘ:

- ▶ SCT to narzędzie realnie przyczyniające się do ochrony naszego zdrowia i poprawy jakości naszego życia poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin samochodowych (po wprowadzeniu strefy w Londynie, zanieczyszczenie powietrza tlenkami azotu przez pierwszych 30 miesięcy funkcjonowania strefy spadło o blisko 40%).
- ▶ W przyjętym w Warszawie ograniczonym i łagodnym wariantcie efekty w pierwszych latach funkcjonowania mogą być bardzo ograniczone.

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 1-6, 9, 10, 12, 13, 16, 18, 29, 31, 33

3. Gdy rozmawiasz o SCT z osobami, które obawiają się, że strefa ograniczy mieszkańcom możliwość poruszania się po mieście

UŚWIADAMIAJ, ŻE:

- ▶ SCT dotyczy pojazdów, a nie osób, nie ogranicza więc nikomu możliwości poruszania się po mieście.
- ▶ SCT nie wprowadza zakazu wjazdu dla konkretnych pojazdów, a określa, jaką ilość zanieczyszczeń/spalin samochody wjeżdżające do niej mogą emitować. Do Strefy nie będzie można wjechać np. kilkunastoletnim samochodem z silnikiem Diesla emitującym nadmierną ilość zanieczyszczeń, które są bardzo szkodliwe dla zdrowia.
- ▶ Dla mieszkańców Warszawy przewidziano wyjątki – reguły SCT będą ich dotyczyć dopiero od stycznia 2028 roku. Pojazdy, których właściciele ukończyli 70 lat, są zwolnione z zasad SCT na zawsze.
- ▶ SCT obejmie jedynie niewielki obszar centrum miasta, na którym funkcjonuje gęsta sieć transportu publicznego. Do wszystkich miejsc na obszarze Strefy można łatwo dotrzeć transportem zbiorowym.
- ▶ Dodatkowo każdy ma prawo wjazdu do Strefy pojazdem niepełniającym kryteriów 4 razy w roku, bez podania przyczyny.

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 1, 3, 7-8, 11, 14, 15, 16, 28, 30

4. Gdy rozmawiasz o SCT z obawiającymi się, że strefa dotknie osoby uboższe.

ZWRÓĆ UWAGĘ NA TO, ŻE:

- ▶ Osoby uboższe często narażone są na skutki zanieczyszczenia powietrza bardziej niż osoby lepiej sytuowane (np. ze względu na wysokie koszty leczenia).

PODKREŚLAJ:

- ▶ Ubodzy w większości nie korzystają w Warszawie z samochodów, lecz robią tak głównie bogaci. Osoby o najniższych dochodach poruszają się po Warszawie komunikacją miejską, a jedynie 5% z nich korzysta w ogóle z samochodu. Procent poruszających się codziennie samochodem po Warszawie rośnie w miarę wzrostu dochodów gospodarstwa domowego.
- ▶ W Warszawie wprowadzono zwolnienie dla seniorów – pojazdy, których właściciele ukończyli 70 lat są zwolnione z zasad SCTt na zawsze.

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 16, 25, 26, 30

5. Gdy rozmawiasz o SCT z mieszkańcami obszaru, który obejmie / nie obejmie strefa

UŚWIADAMIAJ, ŻE:

- ▶ Wszyscy mieszkańcy (odprowadzający tu podatki) zostali zwolnieni z zasad SCT do 2028 roku. Reguła jest taka sama dla wszystkich: i mieszkańców Strefy (np. Śródmieścia) i wszystkich pozostałych (np. Wawra czy Białołęki).
- ▶ Przygotowany przez urząd miasta projekt SCT przewidywał inne wyłączenia dla mieszkańców strefy, a inne dla pozostałych mieszkańców, ale ten pomysł został odrzucony przez radnych.

JEDNOCZEŚNIE ZAZNACZAJ, ŻE:

- ▶ Aby Strefa miała realne przełożenie na poprawę jakości powietrza w mieście, powinna obejmować wszystkie pojazdy poruszające się po drogach i znacznie większy obszar miasta.
- ▶ W miejscach, przez które przebiega granica strefy mogą pojawić się większe korki i większe zanieczyszczenie powietrza, ponieważ część kierowców może chcieć dojeżdżać pojazdami niespełniającymi kryteriów wjazdu do samej granicy strefy zamiast zmienić środek transportu lub stary samochód pozostawić na parkingach P+R z dala od centrum miasta.

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 7, 8, 11, 16, 17, 18, 20, 23, 24, 28, 29, 30, 33

6. Gdy rozmawiasz o SCT z osobą, która jest niezadowolona z tego, że jej samochód został uznany za trujący współmieszkańców

WYJAŚNIAJ:

- ▶ Każdy samochód ma przypisaną normę Euro - to europejski standard emisji spalin z samochodów. Dla każdej normy Euro, w zależności czy jest to pojazd napędzany benzyną czy ropą, standard emisji spalin jest inny. Normy Euro spełniają samochody osobowe wyprodukowane w poszczególnych latach od Euro 1 z 1993 r. do Euro 6d z 2021 r. Emisje tlenków azotu i cząstek stałych są znacznie wyższe w samochodach starszych.

UŚWIADAMIAJ, ŻE:

- ▶ Wszystkie samochody są szkodliwe, ale najbardziej emisyjnymi są samochody z silnikiem Diesla.
- ▶ Realne emisje są znacznie wyższe od deklarowanych przez producentów (zgodnie z prawem, producent samochodu musi zagwarantować, że dana norma emisji jest faktycznie spełniana tylko przez 6 lat lub 160 tys. km).

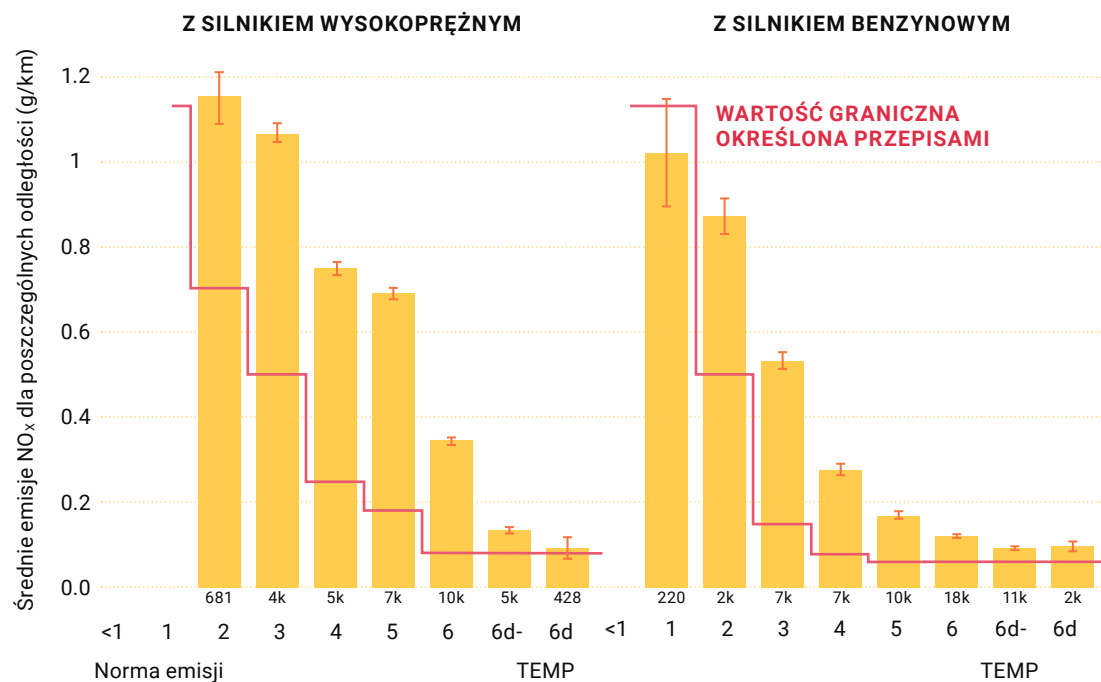
ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 7-8, 11, 12, 20, 28, 29, 31, 35, 37

Średnie emisje NO_x z samochodów osobowych z silnikami wysokoprężnymi i benzynowymi dla poszczególnych odległości w podziale na normy emisji otrzymane podczas warszawskiej kampanii teledetekcyjnej w 2020 r. Wąsy oznaczają 95% przedział ufności średniej. Przedstawiono tylko wyniki grup, dla których uzyskano powyżej 100 pomiarów¹.

Źródło: Raport TRUE Initiative „Ocena rzeczywistej emisyjności pojazdów w Warszawie”.

¹ <https://www.trueinitiative.org/media/792227/true-warsaw-report-po.pdf>



7. Gdy rozmawiasz o SCT z osobami skupionymi na kosztach i skutkach gospodarczych

ZWRÓĆ UWAGĘ, ŻE:

- ▶ Koszty wprowadzenia SCT trudno oszacować, to m.in. potrzeba przeprowadzenia akcji edukacyjnej, oznakowania samej strefy i mechanizmów do kontrolowania kierowców, a także w wybranych przypadkach systemu oznaczania pojazdów.
- ▶ SCT nie wpływa negatywnie na przedsiębiorców ani prowadzenie biznesu w mieście. W wielu miastach wprowadzenie Strefy poskutkowało wzrostem obrotów w sklepach i punktach usługowych znajdujących się w strefie (Madryt, Londyn, Manchester)²
- ▶ Zanieczyszczenie powietrza kosztuje Warszawę ponad 4,22 miliarda Euro, czyli ponad 19 miliardów złotych rocznie (dane za 2020 r.)³ to ponad 10 tys. złotych rocznie na osobę.
- ▶ Stworzenie Strefy będzie tańsze dla miasta i jego mieszkańców niż jej brak przez kolejne lata.

2 <https://cleancitiescampaign.org/research-list/why-fewer-polluting-cars-in-cities-are-good-news-for-local-shops/>

3 Dane finansowe w oparciu o Raport „Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport”: <https://cleanair4health.eu/wp-content/uploads/sites/2/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport-c.pdf>local-shops/

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 15, 16, 25, 34

8. Gdy rozmawiasz o SCT z osobami, które twierdzą, że sct narusza ich prawa lub jest chwilowym wymysłem

ZWRÓĆ UWAGĘ, ŻE:

- ▶ Warszawa jest jednym z najbardziej zmotoryzowanych miast w Europie, tzn. że na jednego mieszkańca przypada najwięcej samochodów.

PODKREŚLAJ:

- ▶ Samochody są szkodliwe dla ludzi nie tylko ze względu na spaliny. Powodują też hałas, zajmują przestrzeń, niszczą infrastrukturę i wpływają negatywnie na bezpieczeństwo. Miasta nie są miejscem dla samochodów, szczególnie tych największych (SUVy) i najbardziej trujących.

UŚWIADAMIAJ, ŻE:

- ▶ SCT nie narusza praw związanych z możliwością poruszania się czy własności prywatnej. Zgodnie z polskim prawem i Konstytucją korzystanie z rzeczy (np. samochodu) musi mieścić się w granicach określonych przez ustawy (np. przepisami ruchu drogowego) i zasady współżycia społeczno-gospodarczego. Taką zasadą jest m.in. nie zatruwanie innych ludzi i powietrza chorobotwórczymi spalinami.
- ▶ SCT to nie chwilowa fanaberia, ale jedno z rozwiązań wpisujących się w nieodwracalny trend powrotu do postrzegania miasta, jako przestrzeni przede wszystkim dla ludzi, a nie dla pojazdów.

- ▶ Ograniczeniem praw i nierealizowaniem konstytucyjnych obowiązków władz jest brak rozwiązań chroniących mieszkańców przed zanieczyszczeniem powietrza, w tym także tymi pochodzącym z rur wydechowych.

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 5, 6, 10, 14, 15, 20, 21, 22, 25, 30, 34, 35

9. Gdy rozmawiasz o SCT z osobami, które uważają, że SCT została wprowadzona wbrew woli mieszkańców

POINFORMUJ, ŻE:

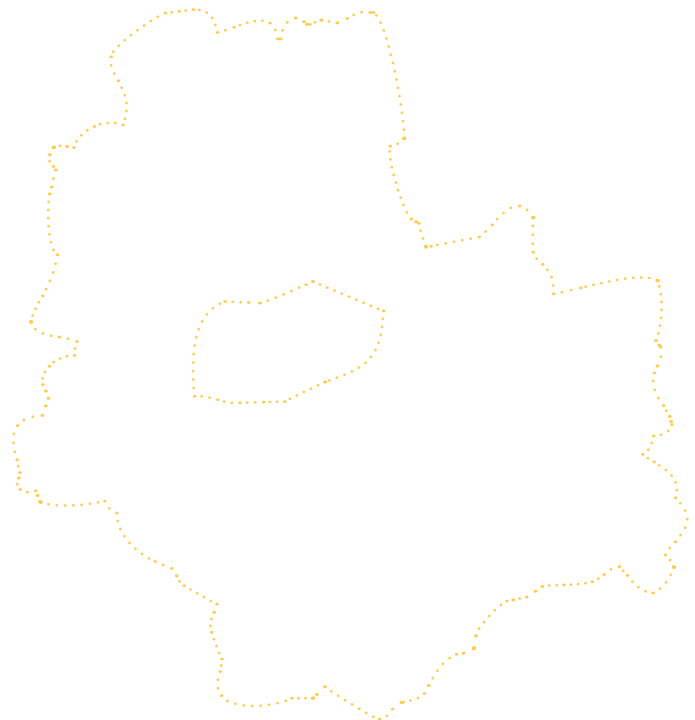
- ▶ Wprowadzenie SCT w Warszawie popiera zdecydowana większość (66-76%) mieszkanek i mieszkańców Warszawy.
- ▶ W badaniach z kwietnia 2023 r. za wprowadzeniem strefy opowiedziało się 69% respondentów. W badaniach z grudnia 2022 r. 76% zgodziło się, że powinna powstać strefa ograniczająca możliwość wjazdu na jej obszar dla najbardziej zanieczyszczających pojazdów. W badaniach z lata 2022 r. 66% respondentów było za wprowadzeniem strefy. Warszawa była też miastem, gdzie największy odsetek badanych w Polsce (47%) uznał, że główną przyczyną złego stanu powietrza w mieście jest transport drogowy.
- ▶ W Warszawie zostały przeprowadzone 3-miesięczne konsultacje społeczne, a jednym z głównych oczekiwań mieszkańców było znacznie powiększenie obszaru strefy (ostatecznie projekt ten odrzucili warszawscy radni przywracając pierwotny, znacznie mniejszy obszar).

ZOBACZ WIĘCEJ:

Odpowiedzi na PYTANIA nr 20, 21, 22, 28

Więcej o SCT w Warszawie zob. też:

- ▶ <https://sctwarszawa.pl> – strona o SCT dla mieszkańców
- ▶ <https://transport.um.warszawa.pl/sct> - oficjalna strona Miasta o SCT.
- ▶ <https://konsultacje.um.warszawa.pl/processes/sct> - oficjalna strona Miasta nt. Przeprowadzonych konsultacji społecznych. Raport z konsultacji: https://konsultacje.um.warszawa.pl/rails/active_storage/blobs/eyJmcmFpbHMiOmsibWVzc2FnZSI6IkJBaHBBbkIMliwiZXhwIjpubWxsLCJwdXliOiJibG9iX2lkIn19--786943d005f463a451f71a74fbde66263339ccf9/Raport%20z%20konsultacji%20spo%C5%82ecznych%20SCT.pdf
- ▶ Warszawiacy o SCT: Raport z badań społecznych z kwietnia 2023 r. https://um.warszawa.pl/documents/55043703/0/SCT_Raport_20230502V.2.pdf/2b516f99-9f60-a729-ab6e-83abaab64757?t=1687782711446, Raport z badań z grudnia 2022: <https://sctwarszawa.pl/badania-dot-sct/>



ANEKS

Pytania i odpowiedzi związane ze Strefą Czystego Transportu w Warszawie

1. CO TO JEST STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU?

Strefa czystego transportu (SCT) to wydzielony, odpowiednio oznakowany obszar, obejmujący drogi, po których mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające określone kryteria - najczęściej są to odpowiednie normy emisji spalin. To stosowany w Europie od lat sposób na poprawę jakości powietrza w miastach oraz dbania o zdrowie ich mieszkańców i mieszkanek. Kluczową cechą SCT jest możliwość wprowadzania zmian stopniowo, według rozpisanego na kilka lat planu.

2. CZYM SIĘ RÓŻNI STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU (SCT) OD LOW EMISSION ZONE (LEZ)?

Low Emission Zone, czyli Strefa Niskiej Emisji to zwyczajowa nazwa obszarów miejskich z wprowadzonymi ograniczeniami dla ruchu pojazdów, stosowana w niektórych krajach w Europie. W polskim prawie taką strefę, w której obowiązują ograniczenia dla ruchu pojazdów z uwagi na ochronę jakości powietrza, nazwano strefą czystego transportu aby zapobiec myleniu tej strefy (SCT) z działaniami na rzecz ograniczenia niskiej emisji z pieców domowych.

3. CZY STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU DZIAŁA JAK STREFA OGRANICZONEGO RUCHU?

Projekt Strefy Czystego Transportu w Warszawie nie wprowadza zakazu wjazdu dla pojazdów, ale jedynie określa, jaką ilość zanieczyszczeń/spalin samochody wjeżdżające do niej mogą emitować. Oznacza to, że do Strefy nie będzie można wjechać np. kilkunastoletnim samochodem z silnikiem Diesla emitującym nadmierną ilość zanieczyszczeń.

W polskim prawie strefa czystego transportu to formalnie zakaz wjazdu dla pojazdów innych niż zeroemisyjne (elektryczne lub wodorowe) lub napędzane gazem ziemnym, ale władze lokalne mogą ustanowić dodatkowe kryteria, które muszą być spełnione przez pojazd, aby umożliwić jego wjazd do strefy - zwykle kryteria te oparte są na normach emisji Euro i dopuszczają poruszanie się po strefie samochodami spalinowymi

Jednocześnie, władze lokalne mogą wprowadzać inne ograniczenia ruchu pojazdów, niezależnie od rodzaju ich napędu, na wyznaczonym obszarze miasta. Najczęściej takie strefy wprowadzane są na obszarze zabudowy zabytkowej (np. stare miasto), z dużym ruchem pieszym. Strefa Ograniczonego jest takim właśnie rozwiązaniem.

4. PO CO TWORZONE SĄ SCT?

SCT to narzędzie realnie przyczyniające się do ochrony naszego zdrowia i poprawy jakości naszego życia poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin samochodowych.

5. GDZIE SCT JUŻ ISTNIEJĄ I DLACZEGO NIE MA ICH JESZCZE W POLSCE?

Rozwiązanie tego typu stosowane jest już w 320 miejscach w Europie. Najwięcej z nich znajdziemy we Włoszech i w Niemczech. W innych krajach Europy Zachodniej jest po kilka/kilkanaście stref czystego transportu, najczęściej w największych aglomeracjach.

Ze względu na to, że do grudnia 2021 r. polskie przepisy prawne uniemożliwiały samorządom regulowanie ruchu pojazdów w oparciu o poziom ich emisyjności i rodzaj napędu, władze lokalne nie miały w rękach skutecznego narzędzia polityki transportowej i nie podejmowały prób poprawy jakości powietrza w ten sposób. Po zmianie przepisów w 2021 r. jako pierwsze własne projekty stref czystego transportu przedstawiły trzy miasta: Kraków, Warszawa i Wrocław. Każde z nich jest obecnie na innym etapie wdrażania tego rozwiązania. Warszawa uruchomi swoją strefę jako pierwsza, 1 lipca 2024 roku. Prace przygotowawcze do wprowadzenia SCT

na różnym etapie rozpoczęły również: Katowice, Gliwice, Gdańsk, Łódź, Poznań, Szczecin, Lublin, Toruń, Częstochowa, Zielona Góra, Rybnik, Włocławek., Bydgoszcz, Kielce, Olsztyn, Tarnów, Koszalin, Opole, Gorzów Wielkopolski, Białystok i Bielsko-Biała.

6. DLACZEGO SCT POWSTAJE W WARSZAWIE (SKĄD TEN WYMÓG)?

Wdrożenie SCT do 2026 roku to obowiązek władz Warszawy, który wynika z zapisów Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Mazowieckiego⁴. Wymóg wprowadzenia SCT w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców i niespełniających norm jakości powietrza (w których przekraczane są dopuszczalne średnioroczne poziomy zanieczyszczenia tlenkami azotu) jest również jednym z tzw. kamieni milowych zawartych w Krajowym Programie Odbudowy (KPO).

Utworzenie SCT w Warszawie to również odpowiedź na postulaty dotyczące poprawy jakości powietrza, zgłaszane przez mieszkańców i mieszkanki poprzez organizacje pozarządowe i ruchy społeczne, które zajmują się zdrowiem i jakością życia w mieście.

7. MAM KILKULETNI BENZYNOWY SAMOCHÓD, CZY BĘDĘ MOGŁA/MÓGŁ WJECHAĆ NIM DO SCT?

8. MAM KILKULETNI SAMOCHÓD Z SILNIKIEM DIESLA, CZY BĘDĘ MOGŁA/MÓGŁ WJECHAĆ NIM DO SCT?

Tak, pod warunkiem że będzie on spełniał normę emisji spalin Euro określoną jako kryterium wjazdu do strefy. Strefa ma służyć eliminowaniu tych pojazdów, które nie spełniają określonych w uchwale kryteriów - norm emisji spalin

W pierwszym etapie (od lipca 2024 r.) do SCT nie będą mogły wjechać tylko bardzo stare samochody:

- samochody z silnikami benzynowymi starsze niż 27,5 roku (wyprodukowane przed 1997 rokiem lub niespełniające przynajmniej wymagań normy EURO 2)

- samochody z silnikami diesla starsze niż 19,5 roku (wyprodukowane przed 2005 rokiem lub niespełniające przynajmniej wymagań normy EURO 4)

Pojazdy wyposażone w instalację LPG są traktowane tak samo, jak pojazdy z silnikiem benzynowym. Pojazdy elektryczne, wodorowe oraz zasilane gazem ziemnym (CNG) będą mogły poruszać się po strefie bez żadnych ograniczeń.

Jednocześnie do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą nie tylko mieszkańcy strefy, ale wszystkie osoby opłacające podatek i zameldowane w stolicy. Reguły SCT dotyczyć ich będą dopiero od stycznia 2028.

Przewidziano także dodatkowe wyłączenia dla seniorów - osób, które ukończyły lub ukończą do końca 2023 r. 70 rok życia – bezterminowo (dla samochodów zarejestrowanych przed 1 stycznia 2024 r.).

9. KIEDY SCT BĘDZIE WPROWADZONA?

SCT zacznie funkcjonować w Warszawie od 1 lipca 2024 roku. Drugi etap z ambitniejszymi kryteriami dot. możliwościami wjazdu rozpocznie się 1 stycznia 2026 r, a kolejne w latach 2028, 2030 i 2032.

Decyzję o wprowadzeniu Strefy podjęła Rada Miasta na posiedzeniu 7 grudnia 2023 r.

10. JAKI OBSZAR OBEJMIE SCT?

SCT obejmie tylko niewielki centralny obszar miasta, tj. dzielnice Śródmieście oraz fragmenty dzielnic ościennych.

Strefa obejmie drogi znajdujące się wewnątrz obszaru ograniczonego:

1. aleją Prymasa Tysiąclecia – od Alej Jerozolimskich do styku z linią kolejową nr 20 w rejonie ul. Czorsztyńskiej;
2. liniami kolejowymi nr 20, 501, 9 i 7;
3. ulicą Wiatraczną;

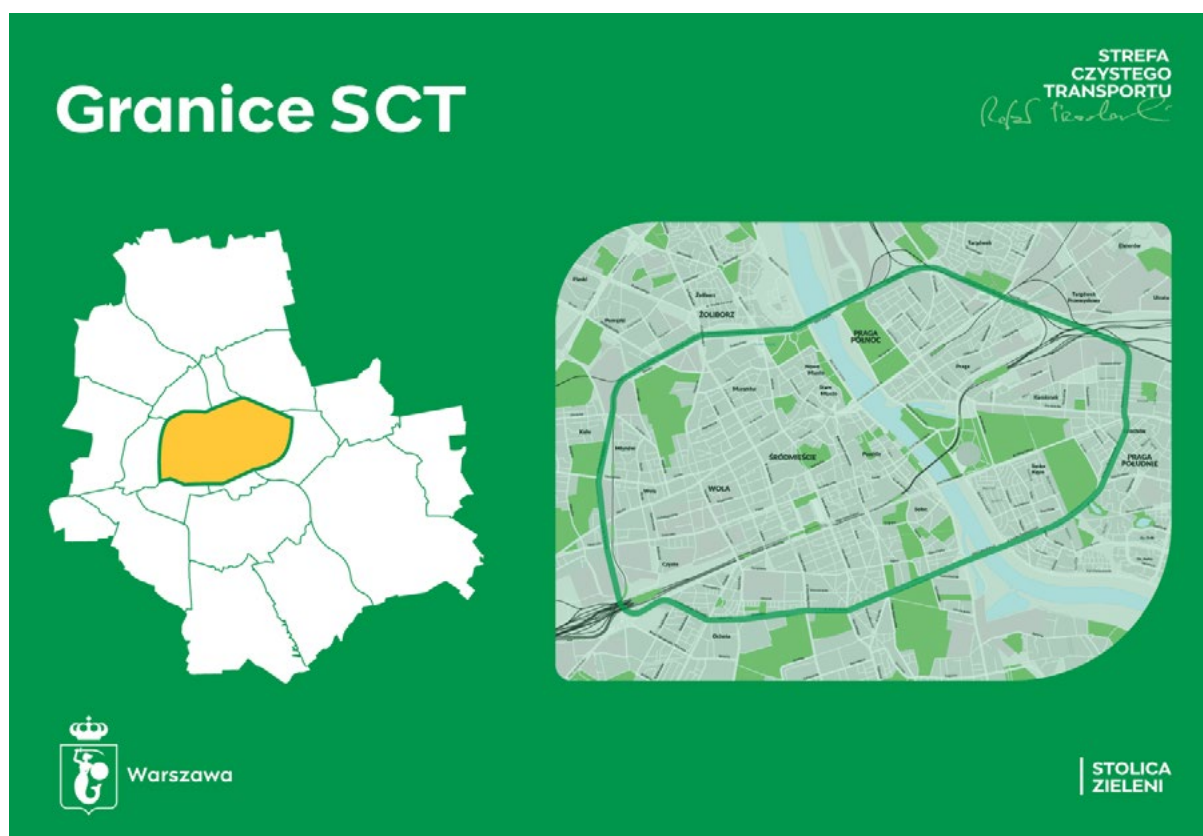
4 <https://edziennik.mazowieckie.pl/legalact/2020/9595/>

4. aleją Stanów Zjednoczonych;
5. Mostem Łazienkowskim;
6. aleją Armii Ludowej;
7. ulicą Wawelską;
8. ulicą Kopińską od ul. Wawelskiej do ulicy ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały”;
9. ulicą ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały”;
10. Alejami Jerozolimskimi od ul. ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” do alei Prymasa Tysiąclecia.

Strefa nie obejmie dróg i terenów linii kolejowych ograniczających obszar Strefy, o których mowa powyżej.

Ulice graniczne będą znajdowały się poza strefą czystego transportu.

Łącznie SCT obejmie obszar 37 km kw., czyli 7 proc. powierzchni stolicy.



11. CZY TAKA STREFA BĘDZIE OBEJMOWAŁA MIESZKAŃCÓW, CZY BĘDZIE TYLKO DLA PRZYJEZDNYCH?

SCT, aby osiągnąć zamierzony cel, czyli zmniejszenie zanieczyszczeń pochodzących z transportu, musi obejmować wszystkich zarówno mieszkańców, jak i osoby przyjezdne poruszające się po Warszawie.

Dla mieszkańców Warszawy przewidziano jednak dodatkowe wyłączenia:

- do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą nie tylko mieszkańcy strefy, ale wszystkie osoby opłacające podatek i zameldowane w stolicy. Reguły SCT dotyczyć ich będą dopiero od stycznia 2028.
- Przewidziano także dodatkowe wyłączenia dla seniorów – osób, które ukończyły lub ukończą do końca 2023 r. 70 rok życia – bezterminowo (dla samochodów zarejestrowanych przed 1 stycznia 2024 r.).

12. CO TO SĄ NORMY EURO?

Normy Euro to nic innego jak europejski standard emisji spalin z samochodów. Dla każdej normy Euro, w zależności czy jest to pojazd napędzany benzyną czy ropą, standard emisji spalin jest inny. Normy Euro spełniają samochody osobowe wyprodukowane w poszczególnych latach:

- Euro 1 - od 1993 r.
- Euro 2 – od 1997 r.
- Euro 3 – od 2001 r.
- Euro 4 – od 2006 r.
- Euro 5 – od 2011 r.
- Euro 6 – od 09.2015 r.
- Euro 6d-Temp - od 09.2019 r.
- Euro 6d - od 2021 r.

13. JAKĄ NORMĘ EURO MA MÓJ SAMOCHÓD?

Dzięki niedawno wprowadzonym przepisom, każdemu pojazdowi zarejestrowanemu w Polsce i umieszczonemu w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK), przypisano normę Euro. Dzięki temu łatwo możemy sprawdzić jaka normę Euro ma przypisany dany pojazd który już posiadamy lub który zamierzamy kupić. Możemy to zrobić zarówno na stronie <https://historiapojazdu.gov.pl/> lub w aplikacji "mObywatel" (w zakładce "Historia pojazdu").

Poniżej podano, jakie normy Euro spełniają samochody osobowe wyprodukowane w poszczególnych latach:

- Euro 1 - od 1993 r.
- Euro 2 – od 1997 r.
- Euro 3 – od 2001 r.
- Euro 4 – od 2006 r.
- Euro 5 – od 2011 r.
- Euro 6 – od 09.2015 r.
- Euro 6d-Temp - od 09.2019 r.
- Euro 6d - od 2021 r.

14. MAM SAMOCHÓD, KTÓRY NIE SPEŁNIA KRYTERIÓW (NP. 16-LETNI DIESEL) CZY TO OZNACZA, ŻE BĘDĘ MUSIAŁ/A SIĘ GO NATYCHMIAST POZBYĆ PO WPROWADZENIU SCT?

Nie. Strefa będzie wprowadzana etapowo tak, aby mieszkańcy mogli się na tę zmianę przygotować. W pierwszym okresie działania SCT (od lipca 2024 r. do stycznia 2026 r.) do Strefy nie będą mogły wjechać tylko najstarsze samochody przekraczające normy emisji, tj. samochody z silnikami benzynowymi starsze niż 27 lat (wyprodukowane przed 1997 rokiem lub niespełniające przynajmniej wymagań normy EURO 2) i samochody z silnikami diesla starsze niż 18 lat (wyprodukowane przed 2006 rokiem lub niespełniające przynajmniej wymagań normy EURO 4).

Dla mieszkańców Warszawy przewidziano dodatkowe wyłączenia:

- do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą nie tylko mieszkańcy strefy, ale wszystkie osoby opłacające podatek i zameldowane w stolicy. Reguły SCT dotyczyć ich będą dopiero od stycznia 2028
- przewidziano także dodatkowe wyłączenia dla seniorów – osób, które ukończyły lub ukończą do końca 2023 r. 70 rok życia – bezterminowo (dla samochodów zarejestrowanych przed 1 stycznia 2024 r.).

Wjazd do strefy będzie też możliwy w ramach wyjątku 4 razy do roku bez podania przyczyny oraz oczywiście będzie możliwy innymi środkami transportu, w tym transportem publicznym.

15. CZY PRZEWIDZIANO JEST OKRES PRZEJŚCIOWY?

Tak, jest przewidywany. Strefa będzie wprowadzana w 5 etapach od lipca 2024 roku do 2032 roku, kiedy to osiągnie swój ostateczny kształt. W pierwszym etapie będzie miała łagodne kryteria wjazdu, a dla mieszkańców Warszawy przewidziano dodatkowe wyłączenia:

- do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą nie tylko mieszkańcy strefy, ale wszystkie osoby opłacające podatek i zameldowane w stolicy. Reguły SCT dotyczyć ich będą dopiero od stycznia 2028
- przewidziano także dodatkowe wyłączenia dla seniorów - osób, które ukończyły lub ukończą do końca 2023 r. 70 rok życia – bezterminowo (dla samochodów zarejestrowanych przed 1 stycznia 2024 r.).

16. KTO I ILE BĘDZIE PŁACIŁ?

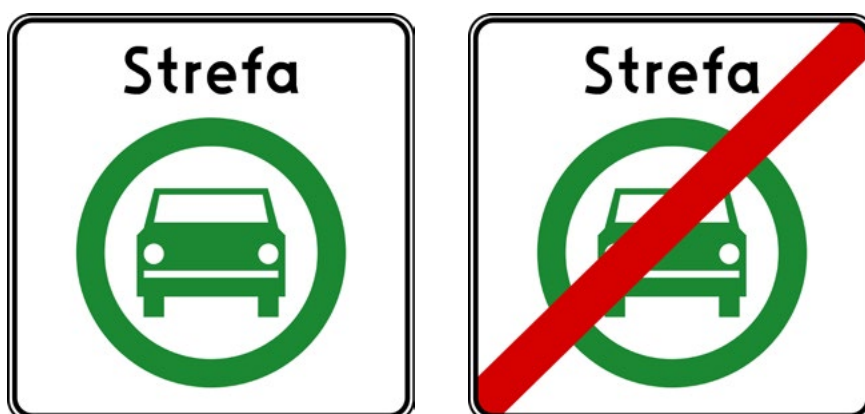
Właściciele pojazdów spełniających wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń nie będą musieli ponosić żadnych opłat. Osoby posiadające samochód spełniający wymagane normy Euro będą mogły ponieść jedynie koszt związany z uzyskaniem nalepki, infor-

mującej m.in. o roku produkcji pojazdu oraz rodzaju paliwa. Zgodnie z [Ustawą o Elektromobilności i Paliwach Alternatywnych](#) opłata związana z uzyskaniem takiej naklejki dla swojego samochodu wynosi nie więcej niż 5 zł. Naklejki będą wymagać samochody objęte wyjątkami m.in. dla mieszkańców Warszawy, seniorów czy osoby niepełnosprawnej, a także pojazdy, których dane nie znajdują się w centralnej ewidencji pojazdów (np. pojazdy spoza Polski). Obowiązek oznaczenia pojazdów nalepką dotyczy tylko sytuacji, gdy dane pozyskane z centralnej ewidencji pojazdów nie są wystarczające do ustalenia uprawnienia pojazdu do wjazdu strefy.

Pojazdy niespełniające kryteriów nie będą mogły poruszać się po strefie nawet za dodatkową opłatą.

17. SKĄD BĘDĘ WIEDZIAŁA/WIEDZIAŁ O TYM, ŻE JESTEM W STREFIE?

Strefa będzie specjalnie oznaczona znakami drogowymi. Wjazd do SCT będzie oznaczony znakiem D-54, a wyjazd znakiem D-55.



Źródło: Wikipedia, Kascper 10 000

18. JAK BĘDZIE PROWADZONA KONTROLA WJEŹDŹAJĄCYCH DO STREFY SAMOCHODÓW?

Kontrola ma odbywać się przede wszystkim dzięki systemowi automatycznej kontroli opartemu o kamery z funkcją wykrywania tablic rejestracyjnych. Kamery znajdować się będą na wszystkich skrzyżowaniach wjazdowych do strefy. Kontrola może odbywać

się także poprzez kontrolę nalepki, w sytuacjach, w których nalepka będzie wymagana (wyjątki i wyłączenia dla mieszkańców lub gdy dany pojazd nie znajduje się w bazie CEPiK - np. rejestracja poza granicami kraju). Prawo wjazdu do strefy będzie egzekwowane przez policję i straż miejską podczas wyrywkowych kontroli, a także przez służby kontrolujące płatne parkowanie (dotyczy to pojazdów będących w ruchu). Ich forma nie będzie różnić się od kontroli innych znanych kierowcom przepisów drogowych. Sprawdzać się będzie, czy samochód spełnia wymagania strefy – rocznik produkcji lub odpowiednie normy emisyjne (Euro). Na granicy strefy nie będzie szlabanów.

19. ILE WYNIESIE KARA ZA WJAZD DO STREFY SAMOCHODEM NIEUPRAWNIONYM I KTO BĘDZIE NAKŁADAŁ GRZYWNĘ ? CZY TAK JAK Z FOTORADARU MOGĘ GO DOSTAĆ POCZTĄ? CZY RAZEM Z GRZYWNĄ ZA WJAZD DO STREFY BĘDĄ TAKŻE NALICZANE PUNKTY KARNE? JEŚLI TAK, TO ILE?

Grzywna wyniesie 500 zł i może zostać nałożona przez policję lub straż miejską, a także w przypadku zarejestrowania pojazdu kamerą przez właściwą instytucję miejską (np. Zarząd Dróg Miejskich) w postępowaniu administracyjnym. Wezwanie będzie mogło zostać wysłane pocztą po zarejestrowaniu pojazdu kamerą. Nie ma za to punktów karnych. Nie przewidział tego ustawodawca.

20. KTO ZDECYDOWAŁ O KSZTAŁCIE I ZASIĘGU TEJ STREFY?

Ostateczną decyzję podjęli Radni i Radne miasta (Rada Miasta), na podstawie propozycji przedstawionej przez Prezydenta Miasta. Szczegółowa propozycja została wypracowana przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym we współpracy z mieszkankami i mieszkańcami w ramach szeroko prowadzonych konsultacji społecznych oraz na podstawie badań dot. zanieczyszczenia powietrza i emisji z transportu w Warszawie oraz badań społecznych wśród mieszkanki i mieszkańców stolicy. Warszawa została zobligowana

do wprowadzenia takiej strefy w związku z przyjętym przez Sejmik Województwa Mazowieckiego Programem Ochrony Powietrza.

21. CZY ODBYŁY SIĘ KONSULTACJE SPOŁECZNE DOTYCZĄCE STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU?

Tak, przedłużone konsultacje społeczne trwały 3 miesiące, rozpoczęły się 25 stycznia i trwały do 25 kwietnia.

W trakcie konsultacji mieszkańcy mogli przekazywać swoje opinie i uwagi do projektu uchwały o utworzeniu strefy czystego transportu w Warszawie, dotyczące m.in.: obszaru planowanej strefy, harmonogramu jej wprowadzania, wymagań wobec pojazdów, praktycznych i technicznych rozwiązań wprowadzenia strefy, jej utrzymania i egzekwowania. Konsultacjom nie podlegała kwestia zasadności wprowadzenia SCT.

Szczegółowy Raport z Konsultacji znajduje się tutaj: https://konsultacje.um.warszawa.pl/rails/active_storage/blobs/eyJfcmFpbHMiOnsibWVzc2FnZSI6IkJBaHBBbkIMliwiZXhwljpuWxsLCJwdXliOiJibG9iX2lkIn19--786943d005f463a-451f71a74fbde66263339ccf9/Raport%20z%20konsultacji%20spo%C5%82ecznych%20SCT.pdf Raport z badań opinii mieszkańców Warszawy nt. SCT z grudnia 2022 r. Raport z badań opinii mieszkańców Warszawy nt. SCT z kwietnia 2023 r. https://um.warszawa.pl/documents/55043703/0/SCT_Raport_20230502V.2.pdf/2b516f99-9f60-a729-ab6e-83aba-ab64757?t=1687782711446

22. JAKI WPŁYW MIELI MIESZKAŃCY NA OSTATECZNY KSZTAŁT SCT?

Poza wymogami formalnymi zobowiązującymi miasto do wprowadzenia SCT, jej utworzenie to również odpowiedź na postulaty dotyczące poprawy jakości powietrza, zgłaszane przez mieszkańców i mieszkanki poprzez organizacje pozarządowe i ruchy społeczne, które zajmują się zdrowiem i jakością życia w mieście.

Po ogłoszeniu projektu zorganizowane zostały także przedłużone konsultacje społeczne, które trwały 3 miesiące, rozpoczęły się 25 stycznia i trwały do 25 kwietnia.

W trakcie konsultacji mieszkańcy mogli przekazywać swoje opinie i uwagi do projektu uchwały o utworzeniu strefy czystego transportu w Warszawie, dotyczące m.in.: obszaru planowanej strefy, harmonogramu jej wprowadzania, wymagań wobec pojazdów, praktycznych i technicznych rozwiązań wprowadzenia strefy, jej utrzymania i egzekwowania. Konsultacjom nie podlegała kwestia zasadności wprowadzenia SCT.

Szczegółowy Raport z Konsultacji znajduje się tutaj: https://konsultacje.um.warszawa.pl/rails/active_storage/blobs/eyJfcmFpbHMiOnsibWVzc2FnZSI6IkJBaHBBbklMliwiZXh-wljpuudWxsLCJwdXliOiJibG9iX2lkIn19--786943d005f463a-451f71a74fbde66263339ccf9/Raport%20z%20konsultacji%20spo%C5%82ecznych%20SCT.pdf Raport z badań opinii mieszkańców Warszawy nt. SCT z grudnia 2022 r. Raport z badań opinii mieszkańców Warszawy nt. SCT z kwietnia 2023 r. https://um.warszawa.pl/documents/55043703/0/SCT_Raport_20230502V.2.pdf/2b516f99-9f60-a729-ab6e-83aba-ab64757?t=1687782711446

23. CZY SCT SPRAWI, ŻE PROBLEM ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA W MIEŚCIE ZOSTANIE ROZWIĄZANY?

Wprowadzenie SCT umożliwi zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu i zdecydowanie pomoże w walce o czyste powietrze. Ponieważ jest to jednak złożone zagadnienie, tylko różne, równoległe i rozłożone w czasie działania mogą prowadzić do całkowitej eliminacji problemu. Po wprowadzeniu SCT powinna od czuwalnie spaść ilość zanieczyszczeń pochodzących z transportu.

Z raportu NIK [LINK] wynika, że z zanieczyszczeń transportowych pochodzi aż ok. 75 proc. tlenków azotu (NO_x) w Warszawie. Nakłonienie właścicieli i właścicielek pojazdów, które najbardziej zanieczyszczają powietrze, do wymiany ich na mniej emisyjne lub

rezygnacji z wjazdu autem na teren strefy czystego transportu pozwoliłoby znacznie ograniczyć emisję zanieczyszczeń powodowaną przez samochody.

Eksperti Międzynarodowej Rady ds. Czystego Transportu (ICCT) w opracowaniu „Warszawska strefa czystego transportu: potencjalne korzyści dla jakości powietrza i zmiany dla kierowców” [LINK] oszacowali na podstawie rzeczywistych emisji spalin, że warszawska SCT już w pierwszym etapie spowoduje spadek samochodowych emisji tlenków azotu (NO_x) o 11 proc. i pyłów (PM) o 20 proc. Według analizy ICCT warszawska strefa czystego transportu doprowadzi do redukcji ponad połowy (55 proc.) samochodowych emisji pyłów zawieszonych (PM) w 2026 r., a tlenków azotu (NO_x) w 2028 r. Docelowo, po wprowadzeniu 5 etapu strefy w 2032 roku spadek emisji tlenków azotu ma wynieść 80%, a emisji pyłów zawieszonych 69%.

24. O ILE I KIEDY OBNIŻY SIĘ POZIOM ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA W MIEŚCIE?

Doświadczenia z innych stref pokazują, że SCT to skuteczne narzędzie wpływające na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu – i tak np. w Berlinie SCT po roku skutkowało spadkiem emisji pyłów i tlenków azotu z rur wydechowych pojazdów o 20%, a po wprowadzeniu strefy w Londynie, zanieczyszczenie powietrza dwutlenkiem azotu spadło o 40%. Widoczne efekty będą zależą od tego, jak rygorystycznie będziemy przestrzegać wjazdu do strefy tylko uprawnionych samochodów. W pierwszych etapach strefa będzie pełniła funkcję edukacyjną, służącą przygotowaniu mieszkańców do zmian w zakresie użytkowania środków transportu oraz wypracowaniu zachowań mających na celu dbanie o dobro wspólne – czystość powietrza w Warszawie. Bardziej zauważalne efekty wprowadzenia strefy będą możliwe do osiągnięcia po uruchomieniu kolejnych etapów, kiedy to po mieście poruszać się będzie znaczący odsetek pojazdów spełniających wyższe normy emisji spalin.

25. ILE BĘDZIE KOSZTOWAŁO STWORZENIE STREFY?

SCT, jak każda inwestycja w mieście, będzie generowała koszty. Trudno jednak oszacować dokładnie – potrzeba akcji edukacyjnej, oznakowania samej strefy i mechanizmów do kontrolowania kierowców, a także w wybranych przypadkach systemu oznaczania pojazdów. Badania pokazują jednak, że jej brak też generuje koszty. W Warszawie rocznie ponosimy ponad 19 miliardów złotych kosztów w związku z zanieczyszczeniem powietrza (ponad 10 tys. złotych rocznie na osobę). Stworzenie SCT będzie na pewno tańsze, niż jej brak przez kolejne lata.

26. CZY SCT PROMUJE OSOBY ZAMOŻNE?

SCT nie promuje, ani nie dyskryminuje, w żaden sposób jakichkolwiek osób. Jej wprowadzenie jest korzystne dla wszystkich, ze względu na eliminację zanieczyszczeń powstających poprzez nadmierną emisję spalin pochodzących z transportu.

Harmonogram wprowadzenia kolejnych etapów wdrażania SCT daje też wskazówki, jakich pojazdów nie kupować. Dzięki temu będzie można z odpowiednim wyprzedzeniem zaplanować wymianę pojazdu, jeśli ten aktualnie posiadany emituje zbyt dużo zanieczyszczeń. Bardziej restrykcyjne wymogi strefy wobec samochodów z silnikiem Diesla sprawią też, że wciąż możliwe będzie poruszanie się po centrum miasta relatywnie niedrogim kilkudziesięcioletnim pojazdem benzynowym (auta z silnikiem Diesla generują znacznie więcej zanieczyszczeń).

Analiza danych dotyczących dochodów oraz zwyczajów transportowych, w tym korzystania z samochodu dowodzi, że ubodzy w większości nie korzystają w Warszawie z samochodów, lecz robią tak głównie bogaci. Osoby o najniższych dochodach poruszają się po Warszawie komunikacją miejską, a jedynie 5% z nich korzysta w ogóle z samochodu. Procent poruszających się codziennie samochodem po Warszawie rośnie w miarę wzrostu dochodów gospodarstwa domowego. Najczęściej samochodem po mieście poruszają się osoby najlepiej zarabiające. Podane wyniki pochodzą z Barometru Warszawskiego z 2018 roku, kiedy jeszcze zadawano

pytanie o dochody w metryce barometru. Dziś takiego pytania już się nie zadaje, choć Barometr wciąż działa. Zobacz więcej: <https://www.chronmyklimat.pl/felietony/1243-ubodzy-w-samochodach>

27. CZY PRZEKRACZANIE NORM JAKOŚCI POWIETRZA OZNACZA, ŻE MIESZKANIE TU JEST NIEBEZPIECZNE DLA ZDROWIA?

Tak, mieszkanki i mieszkańcy Warszawy, szczególnie dzieci i osoby w podeszłym wieku są narażone na większe ryzyko zachorowania na choroby układu oddechowego. Zanieczyszczenie może wpływać negatywnie na pojemność ich płuc, ale też obniżać IQ czy powodować deficyty koncentracji. Dowiedz się więcej w Raporcie “Diesel - rosnący problem. Analiza emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego w kontekście zdrowia publicznego i ochrony powietrza w Polsce (<https://fppe.pl/wp-content/uploads/2022/02/Diesel-raport-FPPE-2022.pdf>).

28. CZY BĘDĄ WYJĄTKI DLA WYBRANYCH GRUP POJAZDÓW?

Część wyjątków od zakazu wjazdu jest uregulowana ustawowo, np. do SCT mogą wjechać pojazdy policji, straży miejskiej, straży pożarnej, pogotowia ratunkowego oraz odpowiednio oznakowane pojazdy, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne. Na podstawie Uchwały Rady Miasta wyjątkami objęte zostały również pojazdy specjalne i historyczne, a także motocykle.

Dla mieszkańców Warszawy przewidziano dodatkowe wyłączenia:

- do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą nie tylko mieszkańcy strefy, ale wszystkie osoby opłacające podatek i zameldowane w stolicy. Reguły SCT dotyczyć ich będą dopiero od stycznia 2028 r.
- przewidziano także dodatkowe wyłączenia dla seniorów – osób, które ukończyły lub ukończą do końca 2023 r. 70 rok życia – bezterminowo (dla samochodów zarejestrowanych przed 1 stycznia 2024 r.).

Osoba, której samochód nie spełnia wymogów SCT, ale dotyczy jej jeden z ww. wyjątków, aby potwierdzić swoje prawo wjazdu do strefy musi uzyskać nalepkę na przednią szybę auta. Wraz z wnioskiem o wydanie nalepki wymagane będzie złożenie dokumentów adekwatnych dla danego wyjątku szczegółowo opisanych w uchwale np. dowodu rejestracyjnego samochodu czy zaświadczenia wydanego przez urząd skarbowy, potwierdzającego złożenie zeznania podatkowego w Warszawie w minionym roku.

29. CO MUSI ZROBIĆ OSOBA, KTÓREJ SAMOCHÓD NIE SPEŁNIA WYMOGÓW SCT, ALE DOTYCZY JEJ JEDEN Z WYJĄTKÓW, ABY POTWIERDZIĆ SWOJE PRAWO WJAZDU DO STREFY?

Osoba, której samochód nie spełnia wymogów SCT, ale dotyczy jej jeden z wyjątków, aby potwierdzić swoje prawo wjazdu do strefy musi uzyskać nalepkę na przednią szybę auta. Wraz z wnioskiem o wydanie nalepki wymagane będzie złożenie dokumentów adekwatnych dla danego wyjątku szczegółowo opisanych w uchwale np. dowodu rejestracyjnego samochodu czy zaświadczenia wydanego przez urząd skarbowy, potwierdzającego złożenie zeznania podatkowego w Warszawie w minionym roku.

30. CO W PRZYPADKU NAGŁEJ POTRZEBY WJAZDU DO SCT SAMOCHODEM NIESPEŁNIAJĄCYM KRYTERIUM WJAZDU, W SYTUACJI, W KTÓREJ SKORZYSTANIE Z JAKIEGOKOLWIEK INNEGO POJAZDU LUB ŚRODKA TRANSPORTU SPEŁNIAJĄCEGO WYMOGI NIE BĘDZIE MOŻLIWE?

Każdy będzie miał możliwość wjazdu do SCT cztery razy w ciągu roku kalendarzowego, niezależnie od tego, czy auto spełnia normy emisji spalin.

31. MOJE MAŁE 20-LETNIE SEICENTO SPALA ZNACZNIE MNIEJ NIŻ WIELKIE SUV-Y I PICKUPY. DLACZEGO JA NIE BĘDĘ MÓGŁ WJEŹDZAĆ DO MIASTA, A ONE TAK?

Stare samochody miały zupełnie inne normy emisji niż nowe. Emisja tlenków azotu i cząstek stałych są wyższe w samochodach starszych, a dodatkowo realne emisje w starszych pojazdach znacznie przekraczają dopuszczalne poziomy dla danej normy Euro. Starsze auta w rzeczywistości po prostu emitują więcej niż poziom przypisany danemu samochodowi na podstawie przypisanej mu normy. Zgodnie z prawem, producent samochodu musi zagwarantować, że dana norma emisji jest faktycznie spełniana tylko przez 6 lat lub 160 tys. km. Dowodzi tego m.in. badanie emisyjności pojazdów na warszawskich ulicach opublikowane w raporcie "Ocena rzeczywistej emisyjności pojazdów w Warszawie" <https://www.trueinitiative.org/media/792227/true-warsaw-report-po.pdf>

32. CZY KIEROWCY SPOZA MIASTA I TURYSTKI/TURYŚCI RÓWNIEŻ BĘDĄ MUSIELI SPEŁNIAĆ WYMOGI SCT?

Tak, zasady SCT są jednakowe dla osób regularnie przyjeżdżających do Warszawy, jak i innych osób, w tym turystek/turystów.

33. KTO MUSI MIEĆ NALEPKĘ?

Nalepki będą wymagać samochody objęte wyjątkami m.in. dla mieszkańca, seniora czy osoby niepełnosprawnej, a także pojazdy, których dane nie znajdują się w centralnej ewidencji pojazdów (np. pojazdy spoza Polski).

Obowiązek oznaczenia pojazdów nalepką dotyczy sytuacji, gdy dane pozyskane z centralnej ewidencji pojazdów nie są wystarczające do ustalenia uprawnienia pojazdu do wjazdu strefy.

34. JAK BĘDĄ TRAKTOWANE SAMOCHODY CUDZOZIEMCÓW, KTÓRYCH NIE MA W BAZIE CENTRALNEJ EWIDENCJI POJAZDÓW?

Wszystkie samochody, w których nie da się ustalić czy mają uprawnienia do wjazdu na podstawie danych w Centralnej Ewidencji Pojazdów, muszą mieć nalepkę. Dotyczy to m.in. cudzoziemców. Będą więc oni traktowani tak samo jak samochody Polaków za granicą. Np. kierujący pojazdem zarejestrowanym w Polsce w Berlinie, chcąc wjechać do strefy niskiej emisji, musi udać się do punktu po nalepkę uprawniającą go do wjazdu.

35. JAK ZOSTANIE ROZWIĄZANA KWESTIA POJAZDÓW HISTORYCZNYCH ? CZY WŁAŚCICIELE STARYCH AUT BĘDĄ MASOWO REJESTROWAĆ JE JAKO ZABYTKOWE I CZEKA NAS ZALEW SAMOCHODÓW Z ŻÓŁTYMI TABLICAMI?

Pojazdy historyczne - rozumiane zgodnie z definicją określoną w art. 2 ust. 1 pkt. 11) ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych - podlegają zwolnieniu od wymagań SCT w Warszawie. Nadal będzie możliwe organizowanie zlotów oldtimerów (samochodów historycznych) w granicach strefy czystego transportu po uprzednim zgłoszeniu w urzędzie.

Jednocześnie, zarejestrowanie samochodu zabytkowego nie jest łatwą czynnością. Kompletowanie dokumentów jest wymagające. Co do pojazdów historycznych (wiek 25-40 lat) jest wymagana opinia rzeczoznawcy wpisanego na listę ministerstwa. Aby zapobiec nadużyciom, właściciele samochodów z taką muszą przedłożyć ją też w Urzędzie Miasta. W uzasadnionych przypadkach miasto ma możliwość taki dokument przekazać do prokuratury z podejrzeniem popełnienia przestępstwa.

36. CZY WPROWADZENIE SCT NIE BĘDZIE ZAGRAŻAĆ REALIZACJI ZADAŃ MIASTA? CZY AUTOBUSY ZTM, ŚMIECIARKI I INNE POJAZDY KOMUNALNE BĘDĄ MOGLY WJECHAĆ DO STREFY?

Wszystkie autobusy jeżdżące w sieci ZTM już dziś spełniają wymogi SCT, które będą obowiązywały w 2024 r. To samo dotyczy większości pojazdów do wywozu odpadów komunalnych, tu jednak trwają przetargi na obsługę od 2024 roku, które promują wyższe wymogi niż te obowiązujące w strefie. Zaplanowane na dalsze lata wymiany taboru także będą musiały uwzględniać wymogi SCT. Pojazdy realizujące zadania dla zarządców dróg (zwolnione ustawowo) oraz na podstawie uchwały pojazdy specjalne (takie jak pomoc drogowa albo auta z podnośnikami) będą wyłączone z zakazu wjazdu do SCT.

37. CZY MIASTO PLANUJE DODATKOWE KORZYŚCI DLA WŁAŚCICIELI NAJBARDZIEJ ZANIECZYSZCZAJĄCYCH POJAZDÓW, KTÓRZY ZREZYGNUJĄ Z PORUSZANIA SIĘ NIMI?

Miasto stale rozbudowuje ofertę transportu publicznego. Jej najbardziej wydajne elementy – metro i tramwaj – sukcesywnie docierają do kolejnych dzielnic. W pobliżu węzłów komunikacyjnych działa także 17 parkingów typu Parkuj i Jedź (P+R, z ang. Park & Ride), gdzie kierowcy mogą zostawić auta i kontynuować podróż do centrum Warszawy komunikacją miejską.

Władze Warszawy nie planują jednocześnie wprowadzenia specjalnych biletów na komunikację miejską czy parkingi P+R dla osób, których pojazdy nie spełniają wymogów emisyjnych SCT.

38. JAK W PRZYSZŁOŚCI BĘDZIE MOGŁO BYĆ WPROWADZONE ZAOSTRZENIE WYMOGÓW EMISYJNYCH I/LUB POWIĘKSZANIE STREFY?

Przyjęty projekt strefy zakłada podnoszenie wymagań dla samochodów co dwa lata, ale nie zawiera podobnej propozycji systematycznego powiększania obszaru SCT w Warszawie w kolejnych latach jej funkcjonowania. Wprowadzenie takiego rozwiązania jest jednak możliwe i zgodne z przepisami. Rada miasta może też w przyszłości zdecydować o powiększeniu strefy – taka decyzja będzie jednak wymagała wcześniejszych konsultacji z mieszkańcami.

Materiał przygotowany przez Fundację Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE) w ramach projektu „Droga do czystego powietrza w Polsce” realizowanego ze środków Funduszu na Rzecz Czystego Powietrza (Clean Air Found, www.cleanairfund.org). FPPE to niezależna ekspercko-badawcza organizacja pozarządowa, której głównym celem jest wspieranie zielonej transformacji transportu w Polsce i w Europie.

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
ul. Ceglowska 28/1, 01-803 Warszawa
www.fppe.pl
Kontakt: aleksander.szalanski@fppe.pl