



Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
Electric Vehicles Promotion Foundation

11 grudnia 2019

Strefy Czystego Transportu w miastach europejskich — wnioski dla Polski



MARCIN KOROLEC

Board Member Transport and Environment
Prezes Fundacji Promocji Polskich Pojazdów Elektrycznych



Strefa niskiej emisji z transportu

ang. *Low Emission Zone – LEZ*

niem. *Umweltzone, Zone*

fran. *Faible Emissions*

to wyznaczony i oznakowany obszar, do którego możliwy jest wjazd tylko i wyłącznie pojazdami spełniającymi określone normy emisji spalin.



Strefa niskiej emisji z transportu

Głównym celem ustanawiania tych stref jest **ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, przede wszystkim tych najbardziej szkodliwych dla człowieka:**

- pyłu zawieszonego (PM),
- tlenków azotu NOx
- benzo(a)pirenu B(a)P

Strefa niskiej emisji jest traktowana jako instrument działań na rzecz poprawy jakości powietrza, oraz daleko idącej zmiany stylu życia.

Upowszechniająca się w coraz większym stopniu **idea „zielonych” – „inteligentnych” miast** zakłada fundamentalne zmiany w zakresie mobilności ich mieszkańców.



Strefy czystego transportu w miastach europejskich



Rodzaje stref niskiej emisji z transportu

- Większość ustanowionych stref to **strefy permanentne**, tzn. ustanowione zakazy obowiązują 24h na dobę przez cały rok.
- Spotykane są także rozwiązania, w których **ograniczenia obowiązują w określonych dniach tygodnia** lub też **w określonych porach dnia** (godziny porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego).
- W wielu miastach funkcjonują także tzw. **alerty smogowe** (w warunkach niebezpiecznego przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza), w trakcie których wprowadzane są bardziej restrykcyjne ograniczenia na obszarze istniejącej strefy lub w jej części. Alerty smogowe są charakterystyczną cechą stref niskiej emisji w wielu miastach we Włoszech, gdzie z uwagi na ich położenie i historyczny charakter ich zabudowy (ograniczone możliwości przewietrzania), są one szczególnie narażone na występowanie i długotrwałe utrzymywanie się zjawiska smogu.
- Strefy czystego transportu to nie tylko domena wielkich metropolii.



Instrumenty kontroli

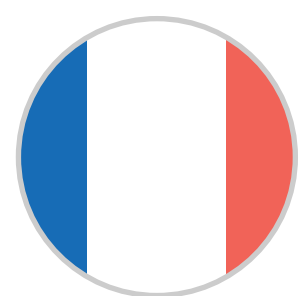
SYSTEM NALEPEK

pozwalają na łatwą identyfikację standardu emisyjnego danego pojazdu.

STOSOWANE POWSZECHNIE W:



Niemczech



Francji

i in.

SYSTEM ANPR:

automatyczne rozpoznanie tablic rejestracyjnych;

pozwalają na łatwą kontrolę wszystkich pojazdów przekraczających granicę strefy, a możliwość zarejestrowania pojazdu online w bazie danych nie jest tak kłopotliwa jak zakup nalepki, zwłaszcza w przypadku ruchu turystycznego. **Gwarantuje największą skuteczność kontroli i egzekwowania kar.**

STOSOWANE POWSZECHNIE WE:



Włoszech



Wielkiej
Brytanii

i krajach
skandynawskich

**Obecnie w Europie funkcjonuje
ponad 230 stref niskiej emisji
transportu, z czego zdecydowana
większość została utworzona
w latach 2008-2010
w Niemczech i we Włoszech.**



Przeanalizowaliśmy rozwiązania zastosowane w 12 miastach europejskich:

Berlin

Frankfurt

Londyn

Paryż

Sztokholm

Oslo

Madryt

Florencja

Mediolan

Bruksela

Praga

Budapeszt



Z analizy tych 12 przykładów wynikają 3 wnioski:

- ① Kryteria zastosowane przy tworzeniu i funkcjonowaniu stref oparte są na **europejskich normach jakości spalin EURO**;
- ② **Władze lokalne mają pierwszorzędną rolę** w określaniu minimalnych standardów emisyjnych oraz obszaru obowiązywania ograniczeń;
- ③ Podstawa prawna dla wprowadzania stref czystego powietrza **nie zawsze wynika z prawa krajowego**;



	Zapisy w prawie krajowym	Klasy emisyjne / mechanizm kontroli	Rola władz lokalnych	Uwagi
Niemcy	TAK	4 klasy Normy EURO Nalepki	Pełne prawo do ustanowienia granic strefy i określenia minimalnych standardów	80+ ustanowionych LEZs, w 2018 roku władze lokalne otrzymały prawo wprowadzenia ostrzejszych wymogów dla silników diesla
Włochy	NIE	Normy EURO System ANPR	Pełne prawo do ustanowienia granic strefy i podziału na klasy emisyjne	100+ ustanowionych LEZs, częste stosowanie alertów smogowych
Czechy	TAK	4 klasy Normy EURO Nalepki	Prawo do ustanowienia LEZ na obszarach chronionych, w uzdrowiskach oraz na obszarach przekroczenia norm jakości powietrza	Projekt pierwszej LEZ w Pradze gotowy do wdrożenia
Francja	TAK	5 klas Normy EURO Nalepki	Pełne prawo do ustanowienia granic strefy i określenia minimalnych standardów	Wprowadzenie klasy zero-emisyjnej
Wlk. Brytania	NIE	Połączenie norm EURO z poziomem emisji CO ₂ System ANPR	Pełne prawo do ustanowienia granic strefy i podziału na klasy emisyjne	Poziom emisji CO ₂ zastosowany do systemu opłat (congestion charge zone)
Hiszpania	TAK	4 klasy Normy EURO Nalepki (nieobowiązkowe) + ANPR	Pełne prawo do ustanowienia granic strefy i określenia minimalnych standardów	W zależności od klasy emisyjnej zróżnicowana jest wysokość opłat za parkowanie w strefie. Klasa ECO obejmuje hybrydy plug-in oraz pojazdy hybrydowe z CNG, LNG oraz LPG. Silnik spalinowy musi spełniać normy min. EURO4 dla silników benzynowych i EURO6 dla silników diesla. Możliwość zastosowania alertów smogowych.
Belgia	Tylko we Flandrii	4 klasy Normy EURO ANPR	Pełne prawo do ustanowienia granic strefy i określenia minimalnych standardów	Możliwość wjazdu do strefy pojazdem nie spełniającym kryteriów po wniesieniu opłaty dobowej
Norwegia	TAK	Normy EURO	Pełne prawo do ustanowienia granic strefy i określenia minimalnych standardów	Połączenie systemu płatnego wjazdu ze strefą niskiej emisji, im wyższy standard emisyjny tym niższa opłata, pojazd zeroemisyjne zwolnione z opłat po rejestracji
Polska	TAK	Klasa zeroemisyjna (BEV, CNG, LNG, FCEV), nalepki	Prawo do ustanowienia strefy w miastach pow. 100 tys. mieszkańców i na terenie zabudowy zwartej	Dopuszczony ruch wyłącznie pojazdów bezemisyjnych, możliwość dopuszczenia ruchu pojazdów emisyjnych za opłatą przez max. trzy lata, liczne możliwości wyłączeń

Art. 39. 1.

W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu **w gminie liczącej powyżej 100 000 mieszkańców dla terenu 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, można ustanowić **na obszarze obejmującym drogi, których** zarządcą jest gmina, strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż:

- 1) elektryczne;
- 2) napędzane wodorem;
- 3) napędzane gazem ziemnym.



Wnioski

① **Doświadczenia europejskie wskazują, że władze miast wprowadzają strefy niskoemisyjnego transportu i że klasyfikacja emisyjności pojazdów jest oparta o normy Euro** – pozwala to na stopniowe ograniczanie możliwości poruszania się po mieście najstarszych a co za tym idzie najbardziej emisyjnych pojazdów;

② **Zdefiniowana w polskiej ustawie o elektromobilności Strefa czystego transportu jest:**

- mieszanką strefy zeroemisyjnego transportu, ze względu na dopuszczenie pojazdów elektrycznych i strefy niskoemisyjnego transportu ze względu na dopuszczenie do ruchu pojazdów napędzanych CNG;
- stworzenie podstawy prawnej dla samorządów do tworzenia stref niskoemisyjnego transportu i oparcie tej regulacji o klasyfikację emisyjności Euro umożliwiłoby samorządom tworzenie takich stref w polskich miastach - obecne przepisy są zbyt restrykcyjne aby mogły być wprowadzane w życie przez samorząd





Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
Electric Vehicles Promotion Foundation

11 grudnia 2019

Strefy Czystego Transportu w miastach europejskich — wnioski dla Polski



MARCIN KOROLEC

Board Member Transport and Environment
Prezes Fundacji Promocji Polskich Pojazdów Elektrycznych