

The background of the entire page is a photograph of a large industrial facility, likely a power plant or refinery, with thick white smoke billowing from its chimneys into a hazy sky. The image is partially obscured by semi-transparent text boxes.

SMOGLAB⁰⁰

BAROMETR CZYSTEGO POWIETRZA

Monitorujemy działania rządu
na rzecz poprawy jakości
powietrza w Polsce

WRZESIEŃ 2025



Najbardziej efektywną walką ze smogiem w Polsce będzie termomodernizacja na wielką skalę [...] Mam nadzieję, że w drugiej połowie roku będziemy rekordzistami w skali Europy jeśli chodzi o tempo zmian w tej dziedzinie [wymiany kopciuchów]

Donald Tusk, 27 grudnia 2023 rok



2,5 mln

to liczba „kopciuchów”
do wymiany



70 tys.

średnia roczna liczba wniosków
w Programie Czyste Powietrze
przy obecnym zainteresowaniu
dofinansowaniem



35 lat

tyle lat zajmie likwidacja
wszystkich polskich kopciuchów,
jeśli obecne tempo się utrzyma

CZYSSTE POWIETRZE W POLSCE ZA 35 LAT

Od września 2018 roku do września 2025 roku w programie Czyste Powietrze złożono ponad **milion** wniosków na łączną kwotę **40 miliardów złotych**. Program jest jedną z najpopularniejszych form państwowego wsparcia.

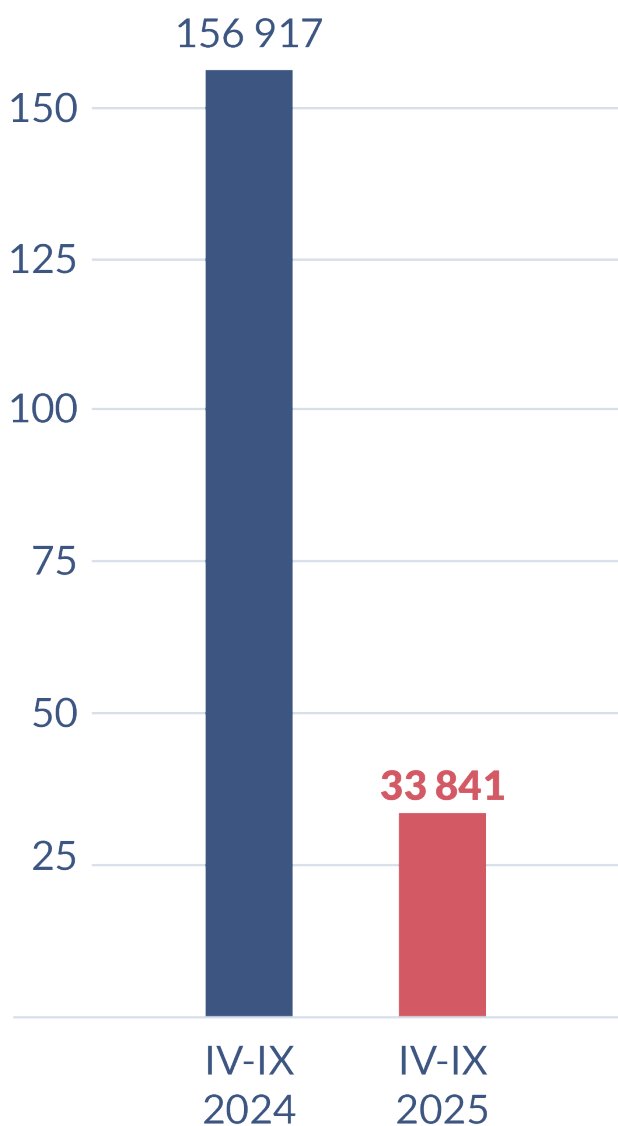
Dane wyglądają dużo mniej optymistycznie, gdy spojrzymy na statystyki dotyczące zainteresowania programem po reformie przeprowadzonej w okresie 28 listopada 2024-31 marca 2025.

Od momentu uruchomienia dotacji po reformie (kwiecień 2025) obywatele złożyli **33,8 tys.** wniosków (do 26 września 2025). Porównując to z analogicznym okresem ubiegłego roku, widać drastyczny spadek zainteresowania rządowym programem.

W okresie od kwietnia do września 2024 roku takich wniosków złożono niemal **157 tys.** To oznacza, że **zainteresowanie programem spadło o około 80 proc. rok do roku.**

Analizując ostatnie półrocze można przyjąć średnią miesięczną liczbę wniosków na poziomie ok. 5,7 tys. co daje **przy obecnym tempie ok. 70 tys. wniosków rocznie.** Dla porównania w 2022 roczna liczba wniosków wyniosła 157 tys., w 2023 było to już 217 tys., a w 2024 - 270 tys.

Przyjmując zaktualizowany cel, jaki rząd stawia sobie w nowym regulaminie programu Czyste Powietrze, czyli likwidację 2,5 mln kopciuchów, przy obecnym tempie **zajmie to 35 lat.** To oznacza, że **zdrowym powietrzem w Polsce będziemy cieszyć się dopiero w 2060 roku**, chociaż założeniem programu była likwidacja kopciuchów w 10 lat od jego rozpoczęcia, czyli do 2029 roku.



Liczba wniosków w programie
„Czyste Powietrze”

Jakie działania na rzecz poprawy jakości powietrza w Polsce zostały podjęte na szczeblu krajowym od momentu podpisania umowy koalicyjnej 10 listopada 2023?

Od **2024r.** zaostrażają się przepisy w “uchwałach antysmogowych” w części województw (np: małopolskie, zachodniopomorskie: użytkowanie pozaklasowych kopciuchów staje się nielegalne).

Luty 2024: Ministerstwo Funduszy i Polityki Społecznej odblokowuje 398 mln na program „Czyste Powietrze”.

Maj 2024: wchodzi w życie nowa dyrektywa w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (EPBD). Celem jest zmniejszenie zużycia energii w budynkach oraz ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.

Zamiana wypracowanego wraz z Komisją Europejską projektu podatku od aut spalinowych, na program wsparcia zakupu aut elektrycznych.

Wrzesień 2024: powołanie Funduszu Wsparcia Energetyki - elementu szerokiego ekosystemu finansowania transformacji energetycznej Polski.

Styczeń 2024: “Czyste Powietrze” - ulubiony program dotacyjny Polaków na wymianę źródeł ciepła i termomodernizację znalazł się na skraju bankructwa - luka w zaległościach płatniczych wynosi już ponad 300 mln złotych.

Kwiecień 2024: termomodernizacja gospodarstw domowych idzie pełną parą - w tym miesiącu odnotowano rekordową ilość wniosków o dotacje (23 286) w programie “Czyste Powietrze” od momentu uruchomienia programu.

Sierpień 2024: raport NIK nie pozostawia suchej nitki na polskich uzdrowiskach. Najwyższa Izba Kontroli sprawdziła 12 uzdrowisk - żadne z nich nie spełniało norm dotyczących jakości powietrza.

W ramach programu „Zielony transport publiczny” podpisano umowy na zakup 1204 nowych autobusów zeroemisyjnych oraz budowę 593 stacji ładowania i tankowania w 73 małych, średnich i dużych miastach.

Listopad 2024: wchodzi nowe rozporządzenie w sprawie norm jakości węgla. Regulacja ta zaostrzyła wymogi dla węgla wprowadzonego na rynek i przeznaczonego dla sektora komunalno-bytowego, który to stanowi główne źródło emisji pyłów.

Kwiecień 2025: Ponowne uruchomienie programu „Czyste Powietrze” po wprowadzeniu zmian (lepsze wsparcie, bardziej przejrzyste zasady i większa ochrona beneficjentów przed nieuczciwymi praktykami).

Czerwiec 2025: 179 umów na 1,22 miliarda złotych dotacji ze środków KPO na termomodernizację szkół i przedszkoli.

Sierpień 2025: mimo weta Prezydenta do ustawy o cenach energii rząd zapowiada realizację planów rozwoju OZE upraszczając procedury i przyspieszając proces inwestycyjny. Dzięki zmianom w przepisach możliwe będzie szybsze zwiększenie produkcji czystej energii - zwłaszcza z wiatru.

Październik 2024: Polska wraz z innymi Państwami członkowskimi przyjęła zrewidowaną dyrektywę dotyczącą jakości powietrza (AAQD). Dyrektywa zakłada zerową emisję zanieczyszczeń do 2050 oraz zaostrzenie dopuszczalnych limitów szkodliwych składników powietrza, którym oddychamy.

Listopad 2024: zawieszenie programu „Czyste Powietrze” - rząd zawiesza przyjmowanie wniosków o dotację na wymianę urządzeń grzewczych w celu reformy programu i przepracowanie zaległych wniosków.

Maj 2025: rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wymagań jakościowych dla biomasy (brykietu i peletu) mające na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Rozporządzenie pomoże osiągnąć zaostrzone normy jakości powietrza ustanowione w dyrektywie AAQD. Stanowi również odpowiedź na wyrok TSUE dotyczący nadmiernego zanieczyszczenia powietrza.

Czerwiec 2025: rząd daje impuls do wielkoskalowej transformacji energetycznej (7 mld zł m.in. budowę OZE i magazynów energii; 700 milionów zł dla klastry energii i spółdzielni energetycznych na inwestycje w źródła OZE, magazyny energii i systemy zarządzania energią; 10,8 mld zł pożyczki na rozbudowę sieci przesyłowej).



PROGRAM CZyste POWIETRZE

Dział I

FINANSOWANIE

Program Czyste Powietrze to jeden ze sztandarowych programów dotacyjnych, przyczyniający się do likwidacji głównego źródła zanieczyszczeń powietrza w Polsce - wysokoemisyjnych domowych urządzeń grzewczych („kopciuchów”). Na trwałości i rzetelności programu polega cała Polska, stąd niezmiernie ważnym aspektem jest płynność finansowania programu, sprawna obsługa beneficjentów oraz rzetelność branży.

Pomimo zapewnienia środków finansowych, które trwać miały do 2027r., **już w listopadzie 2024, 80% środków z KPO oraz 40% z FENiKS zostało wykorzystanych.** Brak spójności finansowania spowodował okresowe “zadyszki” - tak było w styczniu 2024, po którym to zapewniono dodatkową pulę funduszy oraz pod koniec 2024. Nie mniej rząd wywiązał się z obietnicy awaryjnego finansowania z Funduszu Modernizacyjnego, przeznaczając na ten cel 10 mld w marcu 2025. W dalszym ciągu jednak regularne finansowanie programu pozostaje pod znakiem zapytania.

Źródło finansowania	Do kiedy	Środki ogółem	Środki wykorzystane
Krajowy Plan Odbudowy (KPO)	2026r.	13,9 mld	100%
FENiKS	2027r.	7,2 mld	40%*
Fundusz Modernizacyjny	Otrzymane jednorazowo w marcu 2025	10 mld	18,7%**
Społeczny Fundusz Klimatyczny	2032	Przewidywane środki (wraz z wkładem krajowym) 13,35 mld zł	n/d Warunkiem uzyskania wsparcia jest przygotowanie Planu Społeczno-Klimatycznego (PSK)

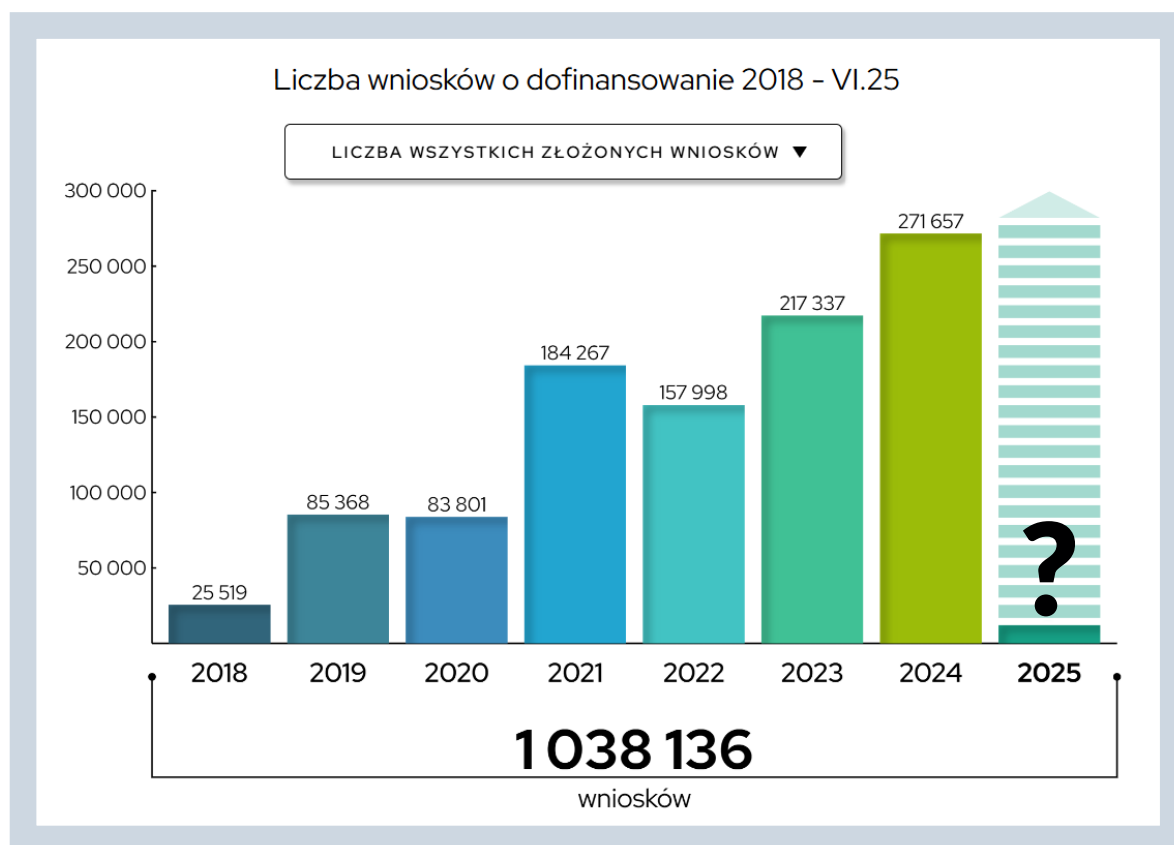
*stan na listopad 2024

**stan na wrzesień 2025

WYMIANA „KOPCIUCHÓW”

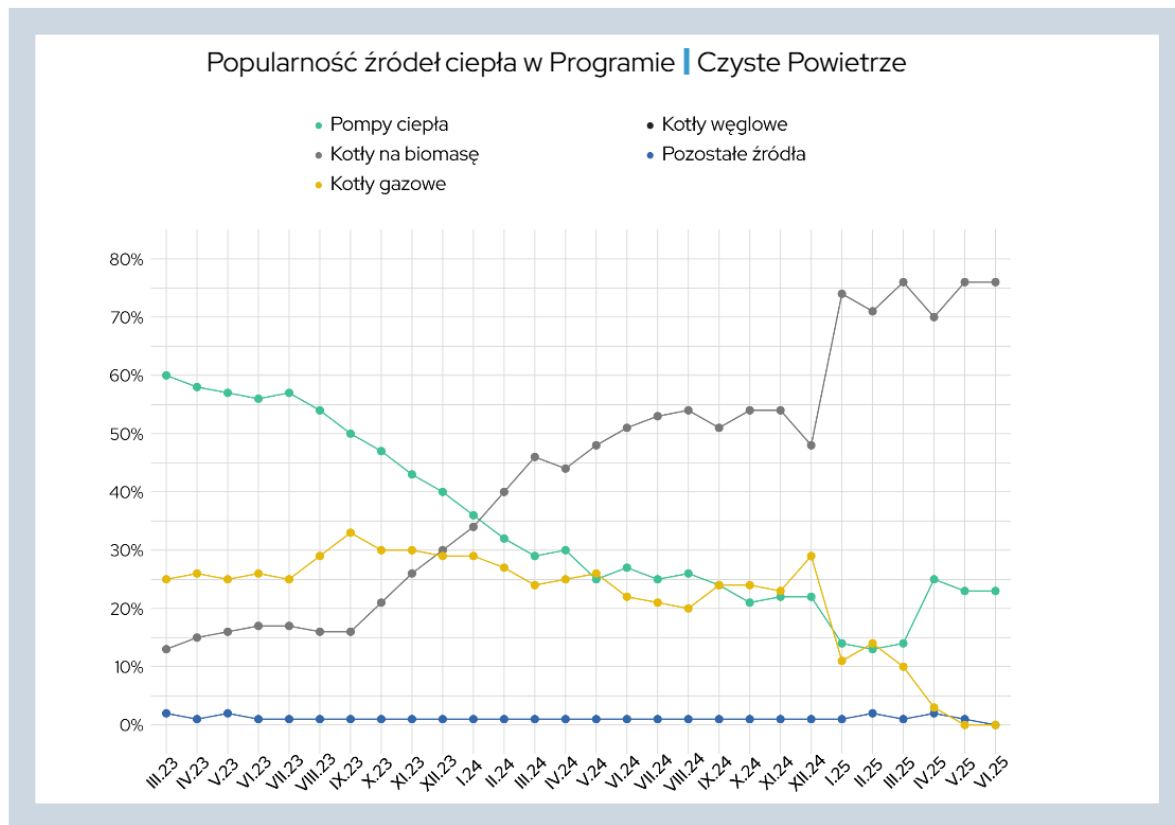
W Polsce pozostało jeszcze **ok. 2,5 mln „kopciuchów” do wymiany**. Program Czyste Powietrze do niedawna był głównym motorem tych działań, generując w 2023 i 2024 ok. 200 000 wniosków na wymianę kotłów. Jednak po czasowym zawieszeniu programu (listopad 2024 - marzec 2025) **liczba składanych wniosków drastycznie spadła**, minimalizując tym samym szansę całkowitego pozbycia się kopciuchów do końca 2029 r. Aby zrealizować ten cel, ilość wniosków musiałaby wynosić 29 761 miesięcznie.

Liczba wniosków w Programie Czyste Powietrze w latach ubiegłych



Opracowanie PAS na podstawie danych NFOŚiGW

Jakie urządzenia wybierają Polacy



Opracowanie PAS na podstawie danych NFOŚiGW

Zainteresowanie różnymi formami ogrzewania zmieniało się na przełomie lat. Odwrócenie trendów o 360 stopni nastąpiło na przełomie 2023 i 2024r. **W 2024 i 2025 najwięcej wniosków dotyczyło kotłów na biomasę** (w szczytowym okresie stycznia 2025 stanowiły one aż 75% wniosków) W latach poprzednich prym wiodły pompy ciepła (40-64% wniosków w 2023).

Powodami tak drastycznej zmiany mogą być zarówno obawa przed wysokimi kosztami energii spowodowana zagrożeniem bezpieczeństwa energetycznego, niepewność co do nieustannie zmieniających się cen prądu jak i brakiem dedykowanych taryf dla odbiorców pomp ciepła.

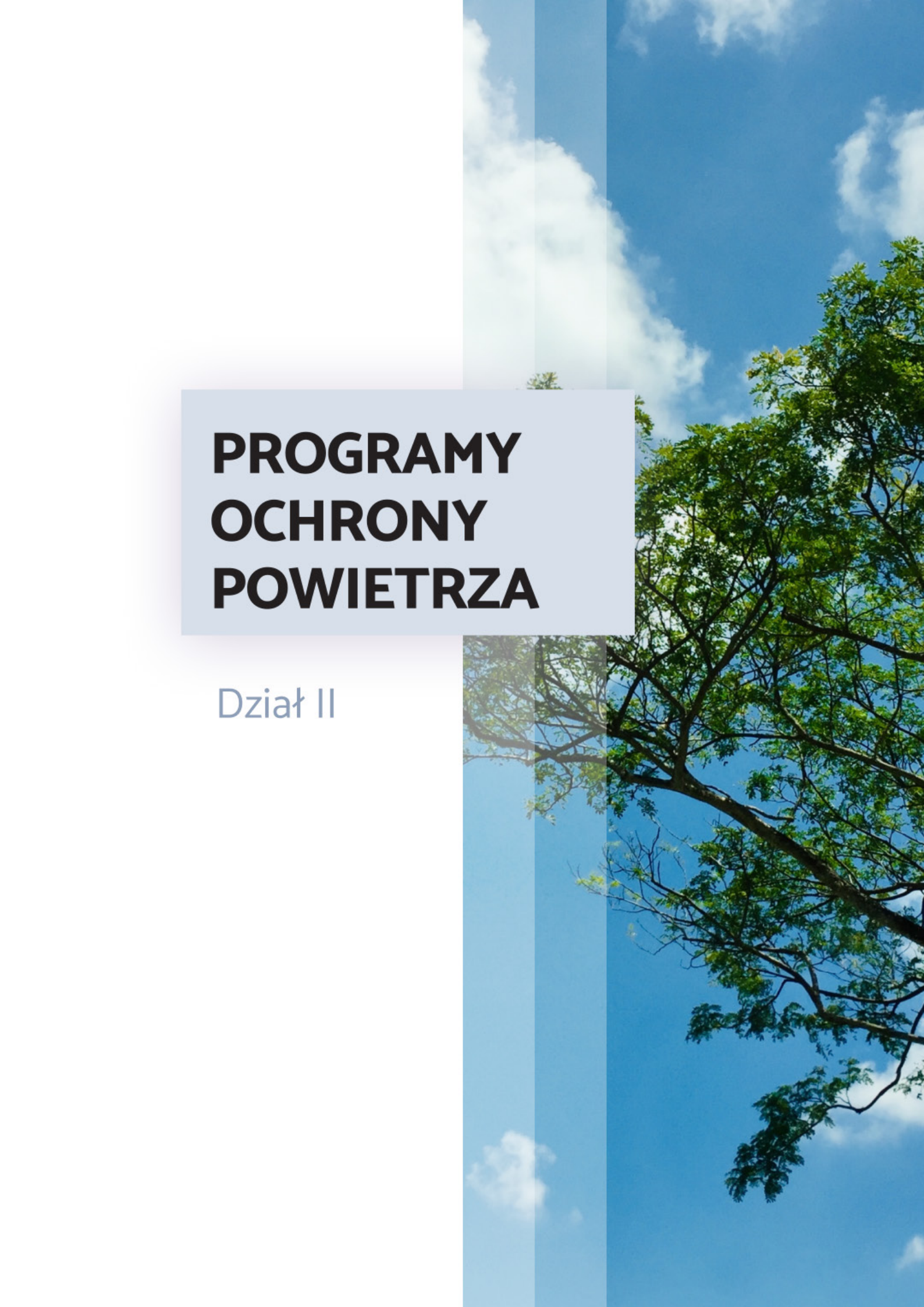
MKiŚ w 2024 roku zaprzeczył jakoby miał w planach dedykowaną taryfę dla odbiorców pomp ciepła. **Wybór biomasy jako źródła ogrzewania oceniany jest negatywnie z punktu widzenia ochrony środowiska** - wobec tak dużego zainteresowania wśród wnioskujących, **pod znakiem zapytania stoi dostępność oraz zrównoważone pozyskiwanie tego surowca.**

ZMIANY W PROGRAMIE „CZyste Powietrze”

Ministerstwo Klimatu i Środowiska częściowo odniosło się do proponowanych przez ekspertów reform programu. Warto zauważyć, że część rekomendacji została wdrożona - tak było w przypadku propozycji wprowadzenia funkcji operatorów gminnych, wymogu audytów energetycznych czy choćby niedawnej reakcji na doniesienia o nielegalnych rusztach awaryjnych instalowanych w urządzeniach wpisanych na listę ZUM (Zielonych Urządzeń i Materiałów).

Na minus należy ocenić długi czas oczekiwania na zmiany, nagłe zawieszenie naboru wniosków oraz czarny PR wokół programu.

Spełnione rekomendacje	Co jeszcze do naprawy
• Przeznaczenie części środków z ETS na Program Czyste Powietrze; • zawieszenie i sprawdzenie wybranych kotłów na pellet z nielegalnymi rusztami awaryjnymi na liście ZUM. Zmiany w Programie „Czyste Powietrze”: • większe wsparcie dla poprawy efektywności energetycznej budynków: refundacja audytu, większe środki na termomodernizację; • uruchomienie systemu operatorów dla najuboższych gospodarstw domowych; • racjonalizacja wydatków – wprowadzenie maksymalnej kwoty kosztów kwalifikowanych; • wyeliminowanie nadużyć: Obowiązek udokumentowania własności domu przez trzy lata, dotacja tylko na jeden budynek.	• Brak stabilności finansowej programu „Czyste Powietrze”; • opóźnienia w wypłatach dotacji; • wsparcie dla audytorów energetycznych (szkolenia); • odbudowa zaufania społecznego do programu; • prowadzenie długofalowej polityki wspierającej prosumentów gospodarstw; • cyfryzacja programu umożliwiająca efektywne zarządzanie (CEEB).



PROGRAMY OCHRONY POWIETRZA

Dział II

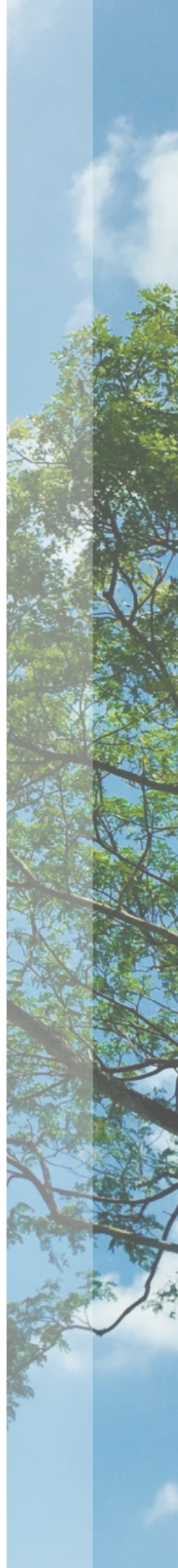
KONTROLE GMIN W ZAKRESIE REALIZACJI PROGRAMÓW OCHRONY POWIETRZA*

*dane z 13 województw

- Od stycznia do czerwca 2025r. skontrolowano 89 na 2477 gmin w Polsce pod względem realizacji Programów Ochrony Powietrza;
- 18 gmin nie realizowało działań w zakresie ograniczenia emisji pyłów PM10, PM2.5 przez wymianę źródeł ciepła;
- 7 gmin nie zrealizowało wymaganych kontroli w zakresie wyeliminowania spalania odpadów;
- 7 gmin nie zrealizowało minimalnej liczby kontroli w zakresie ograniczenia stosowania paliw stałych;
- 4 gminy nie opracowały harmonogramu rzeczowo-finansowego do wdrażania uchwał antysmogowych, 1 gmina przedstawiła nierzetelne sprawozdanie a 3 nie przekazały sprawozdań w terminie.

Zarówno realizacja zadań wynikających z Programów Ochrony Powietrza jak i same kontrole gmin niestety nie są wykonywane w wystarczającej ilości. **W 2024 skontrolowano tylko 148 z 2477 gmin pod względem realizacji Programów Ochrony Powietrza. To oznacza, że kontroli poddano jedynie 6% gmin w Polsce.** Najczęściej niedopełnionym obowiązkiem były wymiana źródeł ciepła (32 gminy), przeprowadzenie minimalnej ilości kontroli źródeł ciepła (30 gmin) oraz kontroli w zakresie wyeliminowanie spalania odpadów (20 gmin).

Przeciętna kara dla gminy za niezrealizowanie wytycznych to 50 000 zł. W 2024 całkowita suma kar nałożonych na gminy wynosiła 450 000 zł W I połowie 2025 wysokość kar wyniosła już 570 000 zł (część postępowań jest w trakcie).



PRZYROST STACJI MONITORINGU POWIETRZA GIOŚ

2023	2024	I połowa 2025
• Działo 286 stacji; • ilość nowo powstałych stacji: 2; • 17 stacji przeniesiono w nowe miejsce.	• Działy 284 stacje (20 stacji oddziaływania transportu, 7 stacji oddziaływania przemysłu, 257 stacji monitoringu tła); • Ilość nowo powstałych stacji: 4. Kwota planowana na rozwój stacji GIOŚ w 2024: 300 000 zł	• Obecnie działa 291 stacji; • 13 stacji przeniesiono w nowe miejsce; • Ilość nowo powstałych stacji: 2. Kwota planowana na rozwój stacji GIOŚ: 15 mln zł

Na przestrzeni ostatnich 2 lat przyrost stacji monitoringu GIOŚ był znikomy.

Było to spowodowane niskim budżetem na budowę i uruchomienie nowych punktów pomiarowych (przykładowo, w 2024 budżet ten wynosił 300 000 zł). W rezultacie, aby uzyskać dane pomiarowe z nowych lokalizacji następowało przeniesienie istniejącej stacji w nowe miejsce. W tym roku GIOŚ otrzymał wyjątkowy „zastrzyk” dofinansowania na rozwój monitoringu w kwocie 15 mln zł.

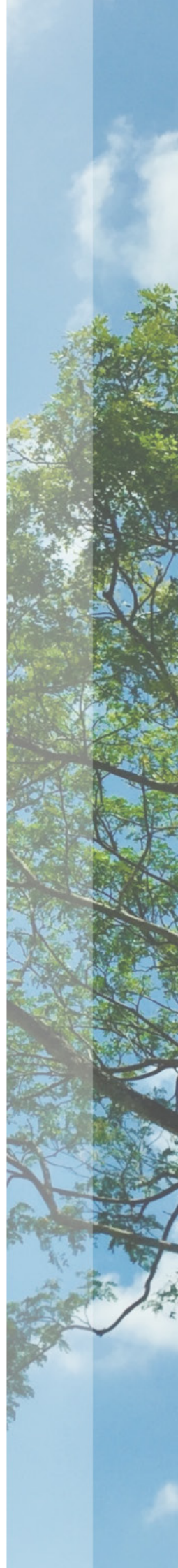


NOWE NORMY JAKOŚCI WĘGLA

4 listopada 2024 opublikowano nowe rozporządzenie w sprawie norm jakości węgla. – To świetna wiadomość dla jakości powietrza w Polsce, a co za tym idzie dla naszego zdrowia. Nie jest to zmiana spektakularna, ale na pewno jest to krok w odpowiednim kierunku. Dzięki temu jakość węgla trafiającego do gospodarstw domowych będzie stopniowo się poprawiać, co przełoży się również na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza – komentuje Anna Dworakowska z Polskiego Alarmu Smogowego.

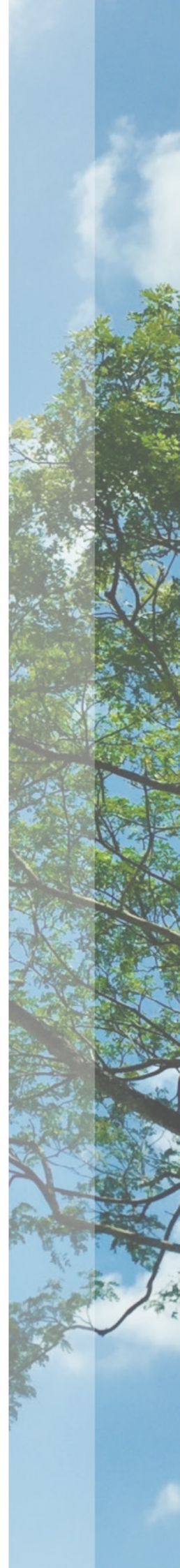
Najważniejsze dane dot. nowych norm węgla - Rozporządzenie Ministra Przemysłu oraz Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 4 listopada 2024 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw stałych

- Kostka, orzech – parametry będą stopniowo zaostrzane – popiół z 12% na 10%, siarka z 1,7% na 1,2%, wilgoć z 20% na 15%. Co ważne: po 30.06.2031 r. kostka nie będzie już w sprzedaży a orzech jedynie w wersji znacznie lepszej jakościowo, czyli jako paliwo kwalifikowane do kotłów ecodesign (popiół 7%, siarka 0,8%, wilgoć 11%, w opałowa 25);
- groszek – tak jak powyżej, parametry stopniowo zaostrzane: popiół z 14% na 10%, siarka z 1,7% do 1,2%, wilgoć z 20% na 15%. I znów po 30.06.2031 dostępna w sprzedaży tylko wersja dla kotłów ecodesign: (popiół 7%, siarka 0,8%, wilgoć 11%, w opałowa 25);
- całkowity koniec sprzedaży miału – 30.06.2029 r.;
- całkowity koniec sprzedaży paliw termicznie przekształconych z węgla brunatnego – 30.06.2027 r.



KONTROLE SPRZEDAWCÓW WĘGLA

Dane z kontroli	Dane za rok 2023	Dane za rok 2024	I połowa 2025
Ilość skontrolowanych podmiotów sprzedających węgiel	141	705	263
Ilość podmiotów sprawdzonych pod kątem prawidłowości dokumentacji	141	705	263
Ilość podmiotów w których wykryto nieprawidłowości	0	24	7
Ilość podmiotów sprawdzonych pod kątem zgodności deklarowanych parametrów z rzeczywistością (analiza laboratoryjna)	0	491	110
Ilość podmiotów w których wykryto nieprawidłowości	0	135	12
Ilość nałożonych kar	0	57	12



KONTROLE SPRZEDAWCÓW URZĄDZEŃ SPALAJĄCYCH WĘGIEL I BIOMASĘ

Ważnym jest aby urządzenia ogrzewające nasze domy w jak najmniejszym stopniu zanieczyszczają powietrze. Kontrole urządzeń wprowadzonych na rynek mają temu zaradzić, zapobiegając sytuacjom jak n.p. w przypadku afery z rusztami awaryjnymi, które umożliwiają spalanie śmieci w kotłach na pellet. Sprawa staje się poważniejsza jeśli zakup urządzenia ma być dotowany z programu „Czyste Powietrze”. Wszelkie urządzenia grzewcze finansowane ze środków unijnych muszą spełniać określone wymagania. Kluczowym z nich są wymagania tak zwanego „Ekoprojektu” **Możliwość montażu rusztu awaryjnego jednoznacznie wyklucza urządzenie grzewcze z wypełnienia kryteriów „Ekoprojektu” - taki kocioł staje się nielegalny.**

W tym roku obserwujemy rekordy w zainteresowaniu kotłami na biomasę – to już 75 % wszystkich wniosków w programie „Czyste Powietrze”.

Niestety, ilość kontroli przeprowadzonych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów jest znikoma. Co więcej, nie poddaje się urządzeń najważniejszej kontroli - badania pod kątem zgodności z wymogami emisyjności - czyli badania laboratoryjnego które sprawdza, czy to co mówi nam producent pokrywa się z rzeczywistością.

Dane z kontroli	Dane za rok 2023	Dane za rok 2024	I połowa 2025
Ilość przeprowadzonych kontroli kotłów pod kątem spełniania wymogów urządzeń na paliwo stałe	6	10	Dane będą dostępne pod koniec 2025r.
Ilość podmiotów sprawdzonych pod kątem prawidłowości dokumentacji	6	10	Dane będą dostępne pod koniec 2025r.
Ilość w których wykryto nieprawidłowości	6	3	Dane będą dostępne pod koniec 2025r.
Ilość urządzeń przebadanych pod kątem zgodności z wymogami emisyjności	0	10	Inspekcja Handlowa nie prowadziła kontroli na zgodność kotłów na paliwo stałe

DYREKTYWA AAQD - NOWE NORMY JAKOŚCI POWIETRZA OD 2030

W dniu 24 kwietnia 2024 Parlament Europejski przyjął aktualizację dyrektywy w sprawie jakości powietrza (AAQD). Dyrektywa zakłada zerową emisję zanieczyszczeń do 2050 oraz zaostrzenie dopuszczalnych limitów szkodliwych składników powietrza, którym oddychamy. Nowe europejskie prawo ma dążyć do norm, które wynikają z aktualnej wiedzy naukowej. Jednocześnie przepisy mają „gonić” wytyczne Światowej Organizacji Zdrowia (WHO).

W przypadku rocznych wartości dopuszczalnych np. dla pyłu zawieszonego PM_{2.5} to 10µg/m³ (wg. WHO 5µg/m³) dla NO₂ 20µg/m³ (wg. WHO 10µg/m³). Dla porównania aktualnie obowiązujące wartości w naszym kraju to 20µg/m³ w przypadku PM_{2.5} oraz 40µg/m³ w przypadku NO₂.

NORMY JAKOŚCI POWIETRZA

Zanieczyszczenie	Okres odniesienia	Aktualne normy	Nowe normy (od 2030)	Rekomendacje WHO
Pył zawieszony PM ₁₀ (µg/m ³)	Stężenie średnioroczne	40	20	15
	Stężenie średniodobowe	50	45	45
	Dopuszczalna liczba dni z przekroczeniem	35 dni/rok	18 dni/rok	3-4 dni/rok
Pył zawieszony PM _{2.5} (µg/m ³)	Stężenie średnioroczne	20	10	5
	Stężenie średniodobowe	brak	25	15
	Dopuszczalna liczba dni z przekroczeniem	brak	18 dni/rok	3-4 dni/rok
Benzo(a)piren (ng/m ³)	Stężenie średnioroczne	1	1	brak
Dwutlenek azotu (µg/m ³)	Stężenie średnioroczne	40	20	10
	Stężenie średniodobowe	brak	50	25
	Dopuszczalna liczba dni z przekroczeniem	brak	18 dni/rok	3-4 dni/rok
	Stężenie godzinowe	200	200	brak
	Dopuszczalna liczba godzin z przekroczeniem	18 godzin/rok	1 godzina/rok	brak

Oprac. własne: Polski Alarm Smogowy

TRANSPORT

Dział III



Transport stanowi poważne źródło zanieczyszczeń powietrza, zwłaszcza w dużych miastach. Budynki i ulice mają ogromne znaczenie w kwestii rozpraszania się lub osiadania zanieczyszczeń powietrza. Im więcej wyższych ścian kamienic, tym bardziej zanieczyszczania bardziej się kumulują - to bezpośrednio przekłada się na zdrowie mieszkańców.

Co więcej, w przeciwieństwie do gospodarstw domowych, które pogarszają jakość powietrza w sezonie grzewczym, na zanieczyszczenia, których źródłem są samochody narażeni jesteśmy przez cały rok. Wg danych KOBIZE, **transport drogowy odpowiadał w 2023r. za 32,27% emisji NOx i 4% pyłów PM2.5** (drugie w kolejności po spalaniu paliw stałych w gospodarstwach domowych).

Rząd obrał obecnie 2 kierunki działań w celu pozbycia się źródła tlenków azotu:

- tworzenie stref czystego transportu,
- wymiana floty na niskoemisyjną.

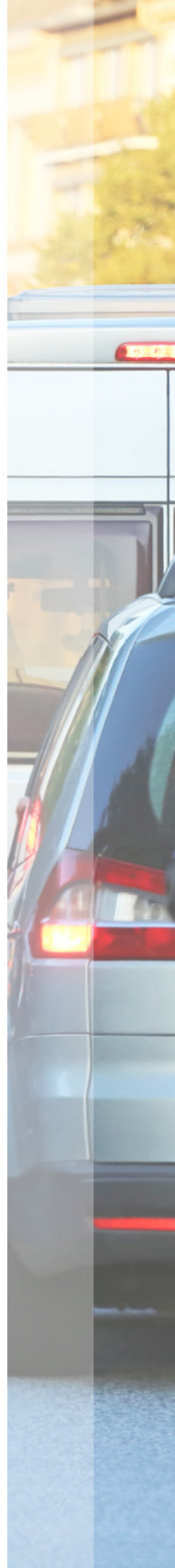
W 2024 Ministerstwo Klimatu i Środowiska analizowało wnioski o utworzenie programów wspierających powstanie stref czystego transportu. Konkluzją było pozostawienie możliwości ustanowienia strefy oraz wybór obszaru, jakiego ma ona dotyczyć do swobodnej decyzji samorządów gminnych.

Mając ten argument na uwadze, **Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie podjęło się stworzenia specjalnych programów wsparcia dla miast wprowadzających strefy.** Według MKiŚ, jednostki, które podejmują decyzję o utworzeniu przedmiotowej strefy, powinny dostosować plany i działania do swoich możliwości budżetowych.

Niejako w kontrze do tego stoi treść Ustawy z dnia 21 listopada 2024r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, nakazując utworzenie stref czystego transportu w miastach powyżej 100 000 w których przekroczone zostały średnioroczne poziomy dopuszczalne dwutlenku azotu. Zatem dbanie o spełnianie wymogów czystopowietrznych pozostawiono w gestii samorządów.

Co mówi nam **ustawa o elektromobilności** z dnia 21 listopada 2024 r.?

- Jednostka samorządu terytorialnego (z wyłączeniem gmin i powiatów) których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia min 22% udział pojazdów elektrycznych w swojej flocie;
- gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 50 000, wykonuje przewozy pasażerskie z przynajmniej częściowym wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym;
- gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000 ma obowiązek nabywania do przewozów pasażerskich wyłącznie autobusów zeroemisyjnych;
- miasto w którym liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, w którym przekroczone średnioroczne dopuszczalne stężenia tlenków azotu jest zobowiązane do utworzenia strefy czystego transportu;
- strefa czystego transportu może zostać zniesiona, jeżeli ocena poziomów substancji w powietrzu, w kolejnych trzech latach nie wykaże przekroczenia średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu.

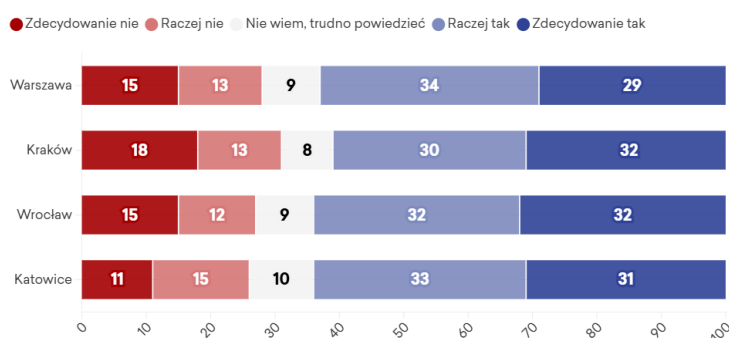


Ministerstwo Klimatu i Środowiska rozważało również rozwiązania w zakresie potencjalnych zmian w opodatkowaniu akcyzą samochodów osobowych. Ostatecznie **zamieniono wypracowany wraz z Komisją Europejską projektu podatku od aut spalinowych, na program wsparcia zakupu aut elektrycznych**. Rezygnacja z podatku w myśl “zanieczyszczający płaci” która miała dać impuls do wymiany floty na mniej emisyjną oraz zapobiec sprowadzaniu z zagranicy starych aut spalinowych jest niewątpliwie **decyzją „na minus”**.

Transport publiczny i samochodowy - co myślą Polacy?

Wg raportu opublikowanego we wrześniu 2025 przez Fundację More in Common, **Polacy są wciąż bardzo przywiązani są do swoich pojazdów**. Aż 31% ankietowanych wyraziło opinię, że nie ma takiego czynnika, który przekonałby ich do rezygnacji z poruszania się samochodem. Jednocześnie prawie połowa (49%) wyraża skłonność rezygnacji z samochodu przy dobrze działającej komunikacji miejskiej. Dla mieszkańców Katowic, Wrocławia i Krakowa duże znaczenie mają również parkingi na obrzeżach miast a dla mieszkańców Warszawy rozbudowa ścieżek rowerowych.

Nastawienie do stref czystego transportu - miasta



Aby poprawić jakość powietrza coraz więcej dużych miast rozważa utworzenie stref czystego transportu, do których nie mogą wjeżdżać najbardziej zanieczyszczające pojazdy. Czy popiera Pan/Pani wprowadzenie takiego rozwiązania w największych miastach Polski?

CAWI/CATI, kwiecień 2025, N = 1307 (mieszkańcy dużych miast)



Wśród mieszkańców największych miast poparcie dla stref czystego transportu wyraża 62%-64% mieszkańców. Zdecydowana większość ankietowanych widzi w nich pozytywny efekt w postaci poprawy jakości powietrza, zdrowia czy też wymuszenie przez nie poprawy jakości komunikacji publicznej czy infrastruktury pieszo - rowerowej. Jedynie 15% ankietowanych nie widzi w tym rozwiązaniu żadnych korzyści.

Pomimo dużego nagłośnienia tematu stref czystego transportu w mediach, **podstawowa wiedza o SCT jest dosyć niska**. Na pytanie czym jest strefa czystego transportu poprawnie odpowiedziało jedynie 48% ankietowanych. Czego obawiają się Polacy w związku z powstaniem SCT? Aż 45% uważa, że po strefach poruszać się będą mogły tylko osoby, które stać na kupno nowego samochodu. Kolejnymi zagrożeniami są potencjalne problemy z nielegalnym parkowaniem przy granicach stref, zwiększone korki poza strefą, większy tłok w komunikacji miejskiej czy wzrost cen samochodów (w tym używanych).

W Polsce istnieją 2 strefy czystego transportu (Kraków i Warszawa), których wprowadzenie nie odbyło się bez zakłóceń. W chwili obecnej **problemem w obydwu miastach jest zarówno bardzo łagodna wersja ograniczeń jak i samo egzekwowanie zakazu** nieuprawnionego wjazdu do stref.

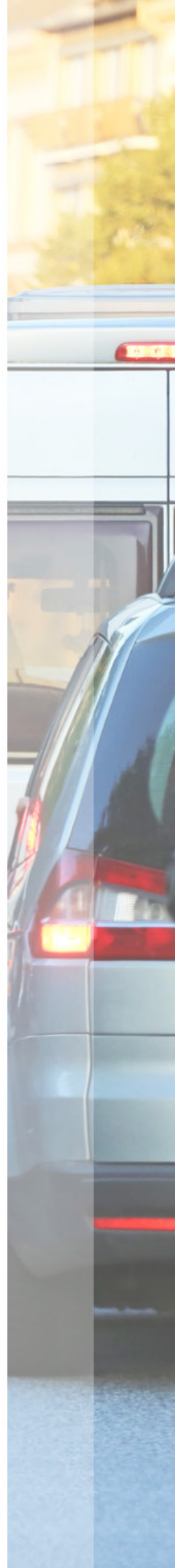
Przypomnijmy jak wyglądają strefy:

SCT W WARSZAWIE

- Obszar: ok. 7% powierzchni miasta;
- obowiązuje od lipca 2024;
- normy: do 2028 roku mieszkańcy są całkowicie wyłączeni, następnie: Euro 4 dla samochodów benzynowych, Euro 6 dla samochodów z silnikiem diesla, w 2030: Euro 5 (benzyna), Euro 6 dT (diesel), 2032 Euro 6 (benzyna), Euro 6 d (diesel);
- pozostali: dla aut osobowych osób spoza Warszawy - Euro 2 (benzyna), Euro 4 (diesel), od 1 stycznia 2026 Euro 3 (benzyna), Euro 5 (diesel), od 1 stycznia 2028 Euro 4 (benzyna), Euro 6 (diesel), od 1 stycznia 2030 Euro 5 (benzyna), Euro 6 dT (diesel), 2032 Euro 6 (benzyna), Euro 6 d (diesel);
- wyjątki: seniorzy pow. 70 roku życia; przypadki losowe (np. wizyta w szpitalu); 4 razy w ciągu roku możliwy wjazd do strefy;
- przez pierwsze cztery miesiące funkcjonowania SCT w Warszawie, do egzekwowania przepisów używano tylko jednej kamery;
- od stycznia 2025 roku w mieście, w którym zarejestrowanych jest 1,3 mln samochodów, Straż Miejska używała dwóch zestawów kamer, planowany jest zakup dwóch kolejnych.

SCT W KRAKOWIE

- Obszar: większość obszaru wewnątrz 4 obwodnicy, zdecydowana większość zurbanizowanej części Krakowa;
- obowiązuje od 1 stycznia 2026;
- normy: Euro 4 dla pojazdów z silnikiem benzynowym, Euro 6 dla pojazdów z silnikiem diesla;
- wyjątki: pojazdy już posiadane przez mieszkańców zwolnione do śmierci technicznej, dojazdy do szpitala, osoby z niepełnosprawnościami;
- od 2026 r. do końca 2028 r. obowiązuje opłata godzinowa dla pojazdów niespełniających norm - 2,50 zł/h. Jednak w 2026 maksymalna opłata wynosi 5 zł za dobę oraz 15 zł za dobę w roku 2027. Wprowadzono także progresywny abonament miesięczny: 100 zł (w roku 2026), 250 zł (w roku 2027), 500 zł (w roku 2028).



Założeniem funkcjonowania SCT było aby kontrola nieuprawnionego wjazdu odbywała się automatycznie. Miejskie kamery miały odczytywać numery tablic rejestracyjnych i w bazie CEPIK sprawdzać dane dot. wieku i norm emisji spalin spełnianych przez pojazd. Następnie system sprawdzałby bazę wyłączeń i wyjątków (np. mieszkańcy, seniorzy itp.). Kierujący pojazdem nieuprawnionym do wjazdu do strefy otrzymywałby grzywnę w wysokości 500 zł. Kontrole straży miejskiej czy policji miały pełnić funkcje pomocnicze. Rzeczywistość okazała się bardziej skomplikowana.

Eksperci Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych przyjrzeni się stanowi prawnemu, zidentyfikowali źródło problemu i **proponują dwie możliwe ścieżki usprawnienia systemu**. Pierwsza to wprowadzenie specjalnych przepisów na wzór tych dot. fotoradarów, a druga to zmiana obecnej procedury mandatowej na model administracyjny, tak aby kontrolę SCT mógł prowadzić zarządca drogi czyli sam samorząd (np. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie). Taka kontrola odbywałaby się na wzór kontroli stref płatnego parkowania.

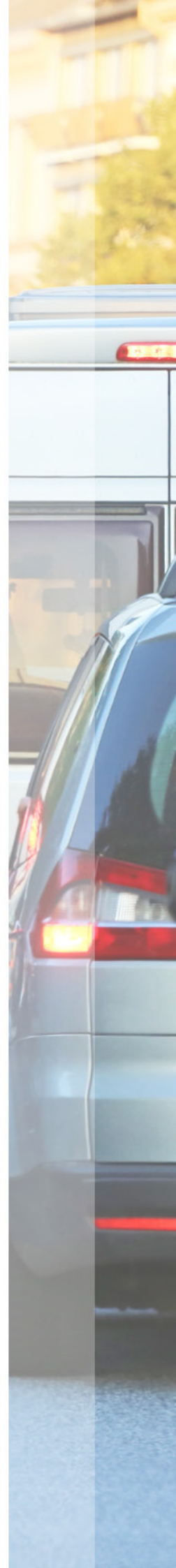
- **Przy dziś obowiązujących przepisach nie istnieje możliwość w pełni automatycznego wystawienia mandatu** bez zaangażowania funkcjonariusza straży miejskiej lub policji. Dla SCT nie stworzono osobnego reżimu, tak jak dla fotoradarów i obowiązuje klasyczny model wykroczeniowy. Oznacza to, że żywa osoba musi każdorazowo ocenić materiał dowodowy i zdecydować o dalszych krokach. Jeśli strefy czystego transportu mają istnieć nie tylko na papierze, nowelizacja przepisów jest nieunikniona - komentuje Aleksander Szałański (FPPE).

Dlaczego ograniczenie zanieczyszczeń transportowych jest tak ważne?

Zwiększona ekspozycja na NO₂ jest powiązana z szeregiem dolegliwości. Badania dowodzą, że wzrost stężenia o 10 µg/m³ może podnieść ryzyko astmy o 10-17%. Ten sam wzrost stężenia zwiększa ryzyko zgonu z powodu zapalenia płuc lub oskrzeli o 6%.

Coraz więcej badań wskazuje również na powiązanie między wyższym poziomem dwutlenku azotu a ryzykiem cukrzycy a dane ze Śląskiego Uniwersytetu Medycznego potwierdzają też wyraźną zależność między zanieczyszczeniem NO₂ a nagłymi schorzeniami sercowo-naczyniowymi, takimi jak zawał serca czy udar.

Zanieczyszczenie powietrza dwutlenkiem azotu oddziałuje także na funkcje poznawcze. Badania przeprowadzone przez psychologów Uniwersytetu Jagiellońskiego dowiodły, że narażenie na zanieczyszczenie powietrza, zwłaszcza krótkotrwałe narażenie na NO₂, **ma negatywny wpływ na funkcjonowanie poznawcze dzieci**, pogarszając skupienie uwagi i wyniki w testach od kilku do 20%.





PEŁNĄ PIERSIĄ? POLKI I POLACY O SMOGU I JAKOŚCI POWIETRZA

Raport
2025

Fundacja More in Common Polska we współpracy z Polskim Alarmem Smogowym i agencją Profeina przeprowadziła wiosną największe jak dotąd badanie opinii i postaw Polek i Polaków wobec zagadnień związanych z zanieczyszczonym powietrzem.

Raport pokazuje, jak po przeszło dekadzie walki o zdrowe powietrze postrzegamy kwestie czysto-powietrzne w takich obszarach jak: jakość życia, zdrowie, ogrzewanie i transport. Oto niektóre z wniosków.

Jakość powietrza plasuje się w połowie listy najbardziej palących problemów.

Problem smogu jest zdecydowanie ważny dla mieszkańców dużych miast - aż 40% ankietowanych wskazało go wśród top 3 problemów w swoim miejscu zamieszkania. Inaczej sytuacja wygląda wśród ogółu społeczeństwa - tu jedynie 17% polek i polaków umieściło go na czele istotnych problemów.

Większość społeczeństwa ocenia jakość powietrza w sezonie jesienno-zimowym pozytywnie (39% mówi, że jest „dobra”, 13% - „bardzo dobra”. Tylko 23% uważa, że powietrze jest złe lub bardzo złe (5% z nich). Znow, sytuacja wygląda inaczej w miastach powyżej 500 000 mieszkańców - tu 42% ocenia ją jako „złą” lub „bardzo złą”.

Warto zaznaczyć, że większą świadomość oddychania złej jakości powietrzem mają osoby ogrzewające domy mniej emisyjnymi źródłami (pompy ciepła, ogrzewanie miejskie, czy ogrzewające gazem lub prądem).

Świadomość istnienia smogu jest więc bardzo zróżnicowana. W dużych miastach jest ona dość wysoka, natomiast w mniejszych miejscowościach - bardzo niska, a to właśnie one stoją co roku na czele rankingu najbardziej zasmuszonych miejscowości.

67% badanych przyznaje, że sami lub ktoś z ich najbliższego otoczenia doświadczył dolegliwości zdrowotnych spowodowanych złym powietrzem.

Opinie na temat tego, czy jakość powietrza się polepszyła czy pogorszyła są podzielone. Najwięcej, bo aż **41% uważa, że sytuacja nie uległa zmianie w ciągu ostatnich 10 lat.** 16% uważa, że sytuacja się pogorszyła a 37% widzi poprawę. Wśród najważniejszych czynników które wpłynęły na poprawę jakości powietrza respondenci wymienili: wymianę starych kotłów i pieców na węgiel i drewno, realizację rządowych programów dopłat do wymiany pieców i ocieplenia domów oraz wyższe temperatury zimą i mniejszą potrzebę ogrzewania.

Pomimo, że jako naród niechętni jesteśmy zakazom, 48% respondentów uważa, że czyste powietrze jest ważnym celem, do którego realizacji władze powinny podejść stanowczo, nawet jeśli jego osiągnięcie wiązałoby się z wyższymi kosztami ogrzewania. Niskie koszty były priorytetem dla 28% ankietowanych.

Wśród społeczeństwa istnieje natomiast istotna luka informacyjna - **bardzo niska świadomość uchwał antysmogowych** - a więc tego, że musimy pozbywać się tych najbardziej kopczących kotłów na węgiel i drewno. Dużą rolę do odegrania mają tu zarówno Ministerstwo, jak i Urzędy Marszałkowskie czy same gminy. **Zmiana świadomości w społeczeństwie to długofalowe podejście systemowe** mające wpływ na szereg polityk publicznych, zwłaszcza na ochronę zdrowia. Warto więc aby rząd aktywnie uczestniczył w jej budowaniu.

Pełen raport dostępny jest na stronie: [\[LINK\]](#)

Dodatkowe Materiały źródłowe:

1. [Raport “Pełną piersią? Polki i Polacy o smogu i jakości powietrza” \[2025\]](#)
2. [Dyrektywa AAQD](#)
3. [Rozporządzenie Ministra Przemysłu oraz Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 4 listopada 2024 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw stałych](#)
4. [Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 8 maja 2025 r. w sprawie wymagań jakościowych dla biomasy pozyskanej z drzew i krzewów wprowadzanej do obrotu lub obejmowanej procedurą celną dopuszczenia do obrotu w postaci brykietu lub peletu](#)
5. <https://czystepowietrze.gov.pl/>
6. [Badania Uniwersytetu Jagiellońskiego](#)
7. [Ocena zmian w Programie Czyste Powietrze - Polski Alarm Smogowy](#)
8. [Krajowy Bilans Emisji i Zanieczyszczeń 2024](#)