



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
X kadencja

**Druk nr 3036**  
Warszawa, 22 lipca 2026 r.

Pan  
Włodzimierz Czarzasty  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

## **- o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Darię Gosek-Popiołek.

(-) Bożena Borowiec; (-) Włodzimierz Czarzasty; (-) Jacek Czerniak; (-) Agnieszka Dziemianowicz-Bąk; (-) Krzysztof Gawkowski; (-) Daria Gosek-Popiołek; (-) Katarzyna Kotula; (-) Piotr Kowal; (-) Anita Kucharska-Dziedzic; (-) Marcin Kulasek; (-) Wanda Nowicka; (-) Dorota Olko; (-) Arkadiusz Sikora; (-) Wiesław Szczepański; (-) Andrzej Szejna; (-) Tadeusz Tomaszewski; (-) Tomasz Trela; (-) Katarzyna Ueberhan; (-) Joanna Wicha; (-) Dariusz Wieczorek; (-) Anna Maria Żukowska.

**USTAWA**  
z dnia ...  
**o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, 1853 i 1881) w art. 39 w ust. 6 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) finansowania zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662).”.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych gmina może ustanowić strefę czystego transportu (SCT) w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Do tej pory strefy czystego transportu powstały jedynie w czterech polskich miastach: Krakowie, Warszawie, Katowicach i Szczecinie.

Zasady ustanawiania i funkcjonowania SCT zostały określone w art. 39 i 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Szczegółowe zasady jej działania zależą od władz gminy, które ustalają m.in. granice obszaru SCT, sposób organizacji ruchu, wyłączenia podmiotowe i przedmiotowe od zakazu wjazdu do strefy oraz wysokość opłaty za wjazd do strefy pojazdów niespełniających wymagań. Opłata ta stanowi dochód własny gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby wskazane w art. 39 ust. 6 ustawy, tj. oznakowanie strefy czystego transportu, zakup autobusów zeroemisyjnych, zakup tramwajów, zakup innych środków transportu zbiorowego oraz finansowanie programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych.

Projekt ustawy dodaje do katalogu tych potrzeb finansowanie zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, czyli związanych z zaspokajaniem zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Obecny katalog obejmuje przede wszystkim wydatki inwestycyjne związane z zakupem środków transportu zbiorowego. Nie pozwala natomiast na przeznaczanie dochodów z opłat na pozostałe koszty realizacji przez gminę zadania własnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Dotyczy to w szczególności kosztów organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zakupu usług przewozowych, uruchamiania nowych połączeń oraz zwiększania częstotliwości już funkcjonujących połączeń. Projektowany pkt 7 umożliwi finansowanie tych wydatków, wykraczając poza wskazane obecnie w art. 39 ust. 6 pkt 2-4 wydatki na zakup środków transportu zbiorowego.

Należy zwrócić uwagę, że rządowy projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wniesiony do Sejmu w dniu 4 stycznia 2018 r. (druk nr 2147 w VIII kadencji Sejmu) wskazywał jedynie, że opłata za wjazd do SCT pojazdu samochodowego niespełniającego wymagań będzie stanowić dochód gminy, a ostatecznie przyjęty tekst ustawy pierwotnie nie regulował kwestii opłat w żaden sposób. Ograniczenie sposobu, w jaki wykorzystane mogą zostać wpływy z opłat, zostało wprowadzone dopiero ustawą z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, a katalog potrzeb został następnie rozszerzony ustawą z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. W uzasadnieniu do drugiej ze wspomnianych nowelizacji wskazano, że katalog obejmuje „obszary związane z rozwojem ekologicznego transportu, który przyczynia się do poprawy jakości powietrza”.

Zaproponowane w projekcie ustawy rozszerzenie katalogu o finansowanie zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego ma na celu zwiększenie swobody gmin w

wykorzystywaniu środków pochodzących z opłat za wjazd do strefy czystego transportu. Gminy będą mogły przeznaczać te środki nie tylko na zakup taboru, lecz także na organizowanie i bieżące funkcjonowanie lokalnego transportu zbiorowego. Pozwoli to w szczególności na poprawę dostępności komunikacji publicznej, uruchamianie nowych połączeń oraz zwiększanie częstotliwości przewozów.

Rozwój oferty lokalnego transportu zbiorowego może ograniczać korzystanie z indywidualnego transportu samochodowego, a tym samym przyczyniać się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń transportowych. Projekt zachowuje zatem związek między sposobem wykorzystania dochodów z opłat a celem ustanawiania stref czystego transportu, którym jest ograniczenie negatywnego oddziaływania emisji z transportu na zdrowie ludzi i środowisko.

Projekt nie wprowadza nowych obciążeń finansowych ani nie zwiększa wpływów z opłat, lecz rozszerza dopuszczalny sposób wykorzystania już uzyskiwanych dochodów.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do nowelizacji ustawy środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Projekt nie wymaga wydania aktów wykonawczych.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie zawiera przepisów regulacyjnych lub przepisów określających wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 166).

**DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR)**  
**projektu ustawy**

**Informacja o projekcie**

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Daria Gosek-Popiołek

**I. Część wstępna**

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Opłata za wjazd do strefy czystego transportu pojazdów niespełniających wymagań stanowi dochód własny gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na cele określone w art. 39 ust. 6 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Obecny katalog obejmuje oznakowanie strefy, zakup środków transportu zbiorowego oraz finansowanie programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych.

Obowiązujące przepisy nie pozwalają natomiast na przeznaczanie tych dochodów na pozostałe koszty realizacji przez gminę zadania własnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w szczególności na organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zakup usług przewozowych, wypłatę rekompensat operatorom publicznego transportu zbiorowego, uruchamianie nowych połączeń oraz zwiększanie częstotliwości już funkcjonujących połączeń.

Projekt przewiduje rozszerzenie katalogu dopuszczalnych sposobów wykorzystania dochodów z opłat o finansowanie zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym. Projektowana zmiana zwiększy swobodę gmin w wykorzystywaniu tych środków, przy zachowaniu ich przeznaczenia na cele związane z transportem zbiorowym.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

- Tak
- Nie

Nie istnieją inne niż ustawowe możliwości wprowadzenia projektowanych rozwiązań.

## **II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu**

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Zawarty w art. 39 ust. 6 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych katalog potrzeb zostanie rozszerzony o finansowanie zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Projektowana zmiana rozszerzy zakres dopuszczalnego wykorzystania dochodów gminy z opłat za wjazd do strefy czystego transportu. Gminy będą mogły przeznaczać te środki nie tylko na cele szczegółowo wymienione obecnie w art. 39 ust. 6 ustawy, lecz także na pozostałe koszty realizacji zadań własnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w tym na organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt nie nakłada na gminy obowiązku ponoszenia takich wydatków, lecz rozszerza ich uprawnienia w zakresie dysponowania dochodami z opłat.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowana zmiana umożliwi gminom przeznaczanie środków pochodzących z opłat za wjazd do strefy czystego transportu na organizowanie i funkcjonowanie lokalnego transportu zbiorowego, w tym na uruchamianie nowych połączeń oraz zwiększanie częstotliwości przewozów. Może to przyczynić się do poprawy dostępności i jakości usług publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców.

Projektowane przepisy zwiększają korzyści związane z ustanowieniem i funkcjonowaniem stref czystego transportu, a tym samym potencjalnie mogą przyczynić się do powstawania nowych lub rozszerzania dotychczasowych SCT. Dotychczasowe doświadczenia związane z funkcjonowaniem SCT w Polsce wskazują m.in. na korzyści środowiskowe i zdrowotne, np. w Warszawie po dwóch latach od powstania SCT średnioroczne stężenie szkodliwego dla zdrowia dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>) w granicach SCT spadło o 18%, podczas gdy poza strefą o jedynie 5%.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projektowana zmiana nie nakłada na przedsiębiorców nowych obowiązków ani obciążeń finansowych lub administracyjnych oraz nie wpływa bezpośrednio na warunki prowadzenia działalności gospodarczej.

Zwiększenie swobody gmin w wydatkowaniu środków może jednak pośrednio oddziaływać na rynek przewozów oraz na podmioty świadczące usługi związane z lokalnym transportem zbiorowym. Kierunek i skala tego oddziaływania będą zależały od decyzji poszczególnych gmin dotyczących sposobu wykorzystania dochodów z opłat.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Projektowane rozwiązania nie wpłyną na budżet państwa. Nie zwiększą one także wpływów do budżetów jednostek samorządu terytorialnego ani nie pociągną za sobą konieczności zwiększenia wydatków z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Gminy zyskają większą swobodę w wydatkowaniu dochodów z opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Nie dotyczy.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ **Nie**

### **III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu**

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

➤ **Tak**

Projekt nie zawiera przepisów określających zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu).

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

➤ **Tak**

Projekt nie wpływa na obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu).

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

➤ **Tak**

Projekt nie zawiera przepisów regulacyjnych oraz nie określa wymogów dotyczących świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu).

Warszawa, 19 sierpnia 2026 r.

BEOS-WPEiM-1887/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU  
L. dz. SPS-III.020.242.10.2026  
Data wpływu 20.08.26v.

Pan  
Włodzimierz Czarzasty  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (przedstawiciel wnioskodawców: posłanka Daria Gosek-Popiołek)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2026 r. poz. 573, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

**1. Przedmiot projektu ustawy**

W projekcie przewidziane jest rozszerzenie zawartego w art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>1</sup> katalogu celów, na jakie może być przeznaczony dochód gminy pochodzący z opłat za wjazd do strefy czystego transportu. Zgodnie z projektem dochód taki mógłby być przeznaczony również na finansowanie zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym<sup>2</sup>.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy**

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy przywołać dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu<sup>3</sup> (dalej: dyrektywa 2009/33/WE). Dyrektywa 2009/33/WE nakłada

<sup>1</sup> Dz. U. z 2023 r. poz. 875, ze zm.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2026 r. poz. 662.

<sup>3</sup> Dz. Urz. UE L 120 z 15.5.2009, s. 1, ze zm.; ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj>.

na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby instytucje zamawiające i podmioty zamawiające uwzględniały przy udzielaniu zamówień na niektóre pojazdy transportu drogowego czynnik energetyczny i oddziaływanie na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycie energii oraz emisji CO<sub>2</sub> i niektórych zanieczyszczeń, w celu promowania i pobudzania rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów oraz zwiększania udziału sektora transportowego w polityce Unii dotyczącej środowiska, klimatu i energii.

### **3. Analiza przepisów projektu ustawy pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej**

Postanowienia dyrektywy 2009/33/WE zostały wykonane w prawie polskim m.in. przez ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy nie naruszają postanowień dyrektywy 2009/33/WE.

### **4. Konkluzja**

Przedmiot poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Wojciech Miller

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz  
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

*/podpisano elektronicznie/*

Warszawa, 19 sierpnia 2026 r.

BEOS-WPEiM-1888/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. *SPS-III.020.242.9.2026*

Data wpływu *20.08.26r.*

Pan  
Włodzimierz Czarzasty  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (przedstawiciel wnioskodawców: posłanka Daria Gosek-Popiołek) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu**

W projekcie przewidziane jest rozszerzenie zawartego w art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>1</sup> katalogu celów, na jakie może być przeznaczony dochód gminy pochodzący z opłat za wjazd do strefy czystego transportu. Zgodnie z projektem dochód taki mógłby być przeznaczony również na finansowanie zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym<sup>2</sup>.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów, które mają na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych **nie stanowi projektu ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:  
Wojciech Miller  
ekspert ds. legislacji  
w Biurze Ekspertyz  
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:  
Wicedyrektor Biura Ekspertyz  
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieřlik  
*/podpisano elektronicznie/*

<sup>1</sup> Dz. U. z 2023 r. poz. 875, ze zm.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2026 r. poz. 662.

Szanowni Państwo,

Proponowana przez posłów Lewicy zmiana rozszerza listę (art. 6) o finansowanie zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, co może skutkować rozmyciem się wsparcia na modernizację transportu publicznego, poprzez przerzucenie części kosztów na działania operacyjne lub organizacyjne. Wprowadzone zmiany mogą zmniejszyć nakłady inwestycyjne gmin w nowoczesny transport, co będzie negatywnie wpływać na poziom redukcji niskiej emisji (np. PM<sub>2,5</sub>; PM<sub>10</sub>, B(a)P) z transportu publicznego.

Dlatego też negatywnie oceniamy zaproponowaną zmianę ustawy.

Z poważaniem,

Łukasz Dąbrowski  
Kierownik Referatu Transformacji Energetycznej  
Departament Rozwoju Gospodarczego  
80-819 Gdańsk, ul. Augustyńskiego 2, pok. 314, III piętro

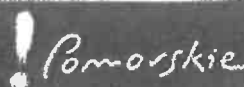
tel. 58 32 68 345, fax. 58 32 68 303

[gospodarka.pomorskie.eu/zielona-energia](http://gospodarka.pomorskie.eu/zielona-energia)



**URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**

ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk  
tel. 58 32 68 555, e-mail: [info@pomorskie.eu](mailto:info@pomorskie.eu)  
[www.POMORSKIE.eu](http://www.POMORSKIE.eu)



WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-III.020.242.11.0026

Data wpływu 28.08.2016