

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw
Autor	Minister Klimatu i Środowiska
Projekt z dnia	10 listopada 2020 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bartłomiej Zydel
e-mail	bz@zpp.pl
tel.	(22) 656 63 34

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga ogólna	Chcemy zdecydowanie podkreślić, że do KWRiST w celu zaopiniowania musi trafić wersja projektu po konsultacjach i uzgodnieniach.	Komisja opiniuje wersje projektów jak najbardziej zbliżone do wersji ostatecznych. W przypadku przedmiotowego projektu mówimy o regulacji bardzo istotnej dla j.s.t., stąd też chcemy podkreślić tę kwestię już w ramach tabeli uwag.		
2.	Art. 1 pkt 2 lit. d projektu (zmieniający art. 2 pkt 14 ustawy o elektromobilności)	Uzasadnienie do proponowanej zmiany jest bardzo skrótowe, a chcielibyśmy poznać motywy za nią stojące.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
3.	Art. 1 pkt 6 projektu (dodający art. 12a ust. 1 do ustawy o elektromobilności)	Uzależnienie możliwości wnioskowania o zainstalowanie punktu ładowania i jego eksploatację od posiadania stanowiska postojowego do wyłącznego użytku w każdym budynku mieszkalnym wielorodzinnym, w którym liczba lokali wyodrębnionych i niewyodrębnionych jest większa niż	Trzeba bowiem pamiętać o tym, że nie zawsze takowe stanowiska postojowe do wyłącznego użytku są wyznaczone – mimo posiadania odpowiedniej przestrzeni przez daną wspólnotę mieszkaniową. Innymi słowy: czy należy ograniczać możliwość zawnioskowania o instalację punktu ładowania do		

		3, może powodować ograniczenie w zakresie tworzenia takich punktów ładowania.	przypadków, w których mamy do czynienia z klasyczną strukturą „parkingu” – mimo tego, że istnieje możliwość bezproblemowego ulokowania punktu ładowania?		
4.	Art. 1 pkt 14 projektu (zmieniający art. 35 ust. 3 ustawy o elektromobilności)	Wnosimy o zmianę określenia „którego wartość” na „do którego ze względu na jego wartość” oraz „nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego” na „nie stosuje się przepisów tej ustawy”.	Uwaga ma na celu poprawę redakcji przepisu i skorelowanie go z brzmieniem nowego PZP.		
5.	Art. 1 pkt 16 lit. b projektu (dodający art. 39 ust. 1a do ustawy o elektromobilności)	Wprowadzanie obowiązku ustanowienia strefy czystego transportu w gminach liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców należy ocenić skrajnie negatywnie.	Po pierwsze przepis wpisuje się w tendencję autorów przepisów ustawy, którą można ująć hasłem „standaryzacja, standaryzacja, standaryzacja” – i wpisuje się w wątpliwości konstytucyjne dot. poszanowania zasady subsydiarności oraz zasady decentralizacji władzy publicznej, a w konsekwencji zasady samodzielności jednostek samorządu terytorialnego. Autorzy nie zważają na to, że przecież może istnieć miasto, w którym nie ma potrzeby tworzenia takowej strefy – ze względu na dobrą sytuację w zakresie jakości powietrza i poziomu hałasu. Szczególnie, że przepis miałby wejść w życie 1 stycznia 2030 roku, co tym bardziej pozwala przewidywać, że za dziesięć lat – dzięki zmianie świadomości całego społeczeństwa – potrzeba ustanowienia stref powinna się zmniejszyć. Trzeba także zdecydowanie podkreślić, że jednostkom samorządu terytorialnego zależy na jak najlepszym stanie środowiska i jego ochronie – niemniej uważamy, że		

			należy podejmować interwencję tam, gdzie jest to konieczne. Zastosowanie tutaj powinna znaleźć jedna z podstawowych reguł ustrojowych, czyli zasada subsydiarności – potrzeby mieszkańców najłatwiej potrafią zdiagnozować oni sami, następnie organy samorządowe, a dopiero w ostateczności organy centralne.		
6.	Art. 1 pkt 16 lit. g projektu (dodający art. 39 ust. 4b pkt 4 do ustawy o elektromobilności) i art. 1 pkt 16 lit. f projektu (dodający art. 39 ust. 6a do ustawy o elektromobilności)	<p>1. Według aktualnego brzmienia projektowanego przepisu „rada gminy przyjmuje sporządza plan określający w szczególności” – albo sporządza i przyjmuje, albo przyjmuje, ale na pewno nie „przyjmuje sporządza”.</p> <p>2. Wątpliwości budzi to, czy z perspektywy faktycznego rozwijania elektromobilności niezbędne jest przyjmowanie przez radę gminy wraz z uchwałą ustanawiającą strefę czystego transportu planu określającego w szczególności zasady rozwoju komunikacji miejskiej na terenie wyznaczonej strefy oraz stworzenie miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy?</p>	<p>Ad 1. Uwaga o charakterze doprecyzującym.</p> <p>Ad 2. Ponownie dotykamy problemu standaryzacji. Rada, jeśli uzna to za stosowne, to oczywiście powinna móc przyjąć tego typu plan – natomiast czy musi koniecznie to robić? Czy bez przedmiotowej uchwały komunikacja miejska na terenie wyznaczonej strefy rozpadnie się w mgnieniu oka, a miejsca parkingowe nie będą istniały? Ponownie apelujemy o większe skoncentrowanie działań na podstawowych problemach w obszarach elektromobilności.</p>		
7.	Art. 1 pkt 20 (zmieniający art. 68 ustawy o elektromobilności)	<p>Proponujemy nadanie następującego brzmienia przepisowi art. 68:</p> <p>„Art. 68.</p> <p>1. <i>Naczelnny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił co najmniej:</i></p>	Z racji pandemii koronawirusa, a co tym idzie innych wyzwań stojących przed administracją samorządową oraz braku systemowego wsparcia finansowego dla j.s.t. mającego na celu wsparcie samorządów w realizacji obowiązków wynikających z ustawy, wnosimy o wydłużenie okresów przejściowych z art. 68 ustawy.		

		<p>1) 10% - od dnia 1 stycznia 2022 r.;</p> <p>2) 20% - od dnia 1 stycznia 2023 r.</p> <p>2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2022 r., wynosił co najmniej 10%.</p> <p>3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2024 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Przepisu nie stosuje się do zlecenia wykonania zadania publicznego, do którego ze względu na jego wartość, zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, nie stosuje się przepisów tej ustawy.</p> <p>4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:</p> <p>1) 5% - od 1 stycznia 2023 r.;</p> <p>2) 10% - od 1 stycznia 2025 r.;</p> <p>3) 20% - od 1 stycznia 2027 r.”.</p>	<p>W zakresie aspektu finansowego wypada podkreślić, że administracja centralna podchodzi do niego odwrotnie proporcjonalnie – zamiast większy nacisk położyć na wypełnienie konstytucyjnej zasady adekwatności środków do zadań, to koncentruje się na tworzeniu różnego rodzaju standardów. Oczekujemy wsparcia finansowego ze strony administracji centralnej na podołanie wyzwaniu, jakie stawia przed samorządami zarówno ustawodawca, jak i prawodawca unijny.</p> <p>Ponadto proponowane brzmienie przepisu art. 68 zawiera modyfikację ust. 3 mającą na celu poprawę redakcji przepisu i skorelowanie go z brzmieniem nowego PZP.</p>		
8.	Art. 1 pkt 21 projektu (dodający art. 68a i art. 68g do ustawy o elektromobilności)	Czy dla większej czytelności przepisów nie należałoby połączyć ich w jedną jednostkę redakcyjną z	Poziomy zawarte w art. 68a będą obowiązywały <i>de facto</i> od 2026 roku – a poziomów na okres od sierpnia 2021 roku do końca 2025 roku trzeba		

		wydzielonymi przedziałami czasowymi?	szukać w przepisie szczególnym. W naszej ocenie bardziej czytelnym byłoby ujęcie tej kwestii w jednym przepisie – z rozbiem na okresy. Trzeba także zasygnalizować, że co prawda zmieniona dyrektywa 2009/33/WE podchodzi do zagadnienia minimalnego poziomu wykorzystania pojazdów „ekologicznych” w nieco inny sposób, to jednak wydaje się on wystarczający. W konsekwencji rodzą się wątpliwości co do zasadności obowiązywania przepisów czysto krajowych, ustalających dodatkowe minimalne poziomy, tj. art. 35 i art. 36 ustawy o elektromobilności.		
9.	Art. 1 pkt 21 projektu (dodający art. 68f ust. 2 pkt 1 do ustawy o elektromobilności), pkt 6 OSR	Sprawozdanie ministra właściwego do spraw transportu dot. osiągnięcia minimalnych poziomów wynikających z dyrektywy ma zawierać informację o działaniach podjętych w celu zwiększenia udziału zamówień na pojazdy – nazwijmy roboczo i skrótowo – „ekologiczne”. Czy już wiadomo, jakie działania będą podejmowane w tym celu?	Z OSR-u niestety to nie wynika, a wskazania, które można znaleźć, to np. „Koszt wymiany floty przedsiębiorstw świadczących usługi transportu publicznego zostanie w znacznym stopniu przełożony na JST [...]”. Tego typu stwierdzenia wzbudzają po stronie samorządowej co najmniej daleko idący niepokój. Administracja rządowa nie może pozostawić jednostek samorządu „samym sobie”. Muszą istnieć mechanizmy finansowe, które wspomogą samorządy w wypełnianiu unijnych wymogów.		
10.	Art. 2 pkt 1 projektu (dodający art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. f do ustawy o drogach publicznych), pkt 6 OSR	Czy projektodawcy szacowali koszty wyłączenia „z automatu” z opłat parkingowych pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia?	Po raz kolejny pojawia się kwestia standaryzacji. W naszej ocenie – zgodnie z powyżej przedstawianą argumentacją – decyzja w tej sprawie powinna leżeć w gestii poszczególnych samorządów.		

11.	Art. 5 pkt 1 projektu (dodający art. 14 pkt 6 do ustawy o własności lokali)	Czy projektodawcy są przekonani o tym, że dodanie wskazanego przepisu jest absolutnie niezbędne?	Art. 14 ustawy o własności lokali zawiera dość ogólny i przede wszystkim otwarty katalog kosztów składających się na koszty zarządu nieruchomością wspólną. Wskazanie kosztu sporządzenia konkretnej ekspertyzy „nie pasuje” do charakteru całego artykułu 14.		
12.	Art. 5 pkt 2 projektu (dodający art. 22 ust. 1a do ustawy o własności lokali)	Czy projektodawcy są przekonani o tym, że dodanie wskazanego przepisu jest absolutnie niezbędne?	Art. 22 ustawy o własności lokali jest skonstruowany w ten sposób, że w ust. 3 zawiera otwarty katalog przykładowych czynności przekraczających zakres zwykłego zarządu. Dodanie jednostki zawierającej otwarty katalog czynności zwykłego zarządu, dotyczącej tylko i wyłącznie kwestii związanych z punktami ładowania, zmienia zasadniczo konstrukcję całego art. 22 i może mieć wpływ na jego interpretację. Przykładowo w postępowaniach zupełnie niezwiązanych z punktami ładowania może pojawić się argument: gdyby ustawodawca chciał wyraźnie wskazać, że czynność jest czynnością zwykłego zarządu, to zawarłby ją w ust. 1a – skoro znalazły się w nim kwestie dość odległe od bieżącego zarządzania nieruchomością, takie jak tworzenie punktów ładowania.		
13.	Art. 6 projektu (dodający art. 62b do ustawy – Prawo budowlane) oraz OSR	Na jakim poziomie – według wiedzy projektodawców – kształtuje się koszt ekspertyzy obejmującej ocenę instalacji elektrycznej w obrębie budynku oraz wewnętrznych i zewnętrznych miejsc postojowych z nim związanych pod względem dopuszczalności podłączenia do niej punktów ładowania oraz zasad	Trzeba wskazać, że obowiązek sporządzenia tej ekspertyzy przewidziany jest w odniesieniu do budynków mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba lokali wyodrębnionych i niewyodrębnionych jest większa niż 3 – czyli np. obciąży on znakomitą większość wspólnot mieszkaniowych		

		bezpieczeństwa związanych z jej użytkowaniem?	<p>w kraju, nawet stosunkowo małych, co budzi wątpliwości. Ponadto ekspertyza będzie musiała być wykonywana każdorazowo przy badaniu instalacji elektrycznej oraz aktualizowana.</p> <p>Aktualność zachowuje uwaga dotycząca wyznaczonych miejsc postojowych. Jeżeli projektodawcy utrzymają związek punktu ładowania z przypisanym miejscem postojowym, to trzeba wskazać, że sporządzanie ekspertyz w odniesieniu do budynków, które nie mają wyznaczonych miejsc postojowych będzie „sztuką dla sztuki” – i w tym zakresie projektowany art. 62b przy pozostaniu przy tej konstrukcji należałoby poprawić.</p>		
14.	Art. 9 pkt 3 projektu (zmieniający art. 148a ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i uchylający art. 140a ust. 2)	Zarządca drogi powinien mieć możliwość decydowania w zakresie „wpuszczenia” pojazdów elektrycznych na pasy dla autobusów – jeżeli bowiem liczba pojazdów elektrycznych znacząco wzrośnie, to istnieje ryzyko wypaczenia sensu pasów ruchu dla autobusów.	Kolejny już raz dotykamy problemu „standaryzacji”, stąd też nie będziemy powielać argumentacji w tym zakresie. W pełni popieramy rozwój elektromobilności, ale to zarządca drogi najlepiej wie, jak kształtuje się bieżąca sytuacja i najszybciej może reagować.		
15.	Art. 18 projektu	Okres przejściowy dla wykonania ekspertyz dot. punktów ładowania w ramach obowiązkowego badania instalacji elektrycznej powinien zostać wydłużony.	Zarządcy nieruchomości zlecają poszczególne usługi – w tym przedmiotowe badania – z odpowiednim wyprzedzeniem. Okres przejściowy powinien uwzględniać tę kwestię – tak, aby uniknąć sytuacji, w której zarządca nieruchomości zawarł umowę na wykonanie badania instalacji elektrycznej, a ustawodawca w międzyczasie „dorzucił” wykonanie ekspertyzy, co		

			wymagałoby porozumienia z wykonawcą usługi i renegocjacji umowy.		
--	--	--	--	--	--