

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	11 lutego 2021 r.

Uwagi:

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Ministra Klimatu i Środowiska	Odniesienie się do stanowiska resortu
1.	Uwaga ogólna	ZPP	Wciąż oczekujemy na odpowiedzi na uwagi zgłoszone do poprzedniej wersji projektu przesłanej do KWRiST. Poniższe uwagi są uwagami dodatkowymi.	Dostrzegamy to, że część uwag została uwzględniona (część niestety nie) – jednak zgodnie z procedurą i chęcią poznania argumentów projektodawców prosimy o przekazanie stanowiska.	Wyjaśnienie: Projekt uległ istotnym zmianom i przedstawianie odpowiedzi do poprzedniej wersji, która na wniosek MKiŚ została wycofywana z rozpatrywania jest bezprzedmiotowe.	Po pierwsze, na przyszłość prosimy o nieusuwanie kolumny pozwalającej na odniesienie się organizacji samorządowej do stanowiska resortu oraz o przesyłanie tabel w formie edytowalnej. Po drugie, w takim układzie podtrzymujemy zgłaszany przez nas wcześniej postulat dotyczący zmiany art. 68 ustawy o elektromobilności i proponujemy nadanie następującego brzmienia przepisowi art. 68: <i>„Art. 68. 1. Naczelny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie</i>

						<p>użytkowanych pojazdów wynosić co najmniej:</p> <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 samochodowych, od dnia 1 stycznia 2022 r., wynosić co najmniej 10%.</p> <p>3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2024 r., wykonuje, zleca lub powierza 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 nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych."</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>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.</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</p>
--	--	--	--	--	--	---

						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.
2.	UoE	Województwo Wielkopolskie	Jest „11) paliwa alternatywne - paliwa lub energię elektryczną wykorzystywane do napędu silników pojazdów silnikowych w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, lub pociągów w rozumieniu art. 4 pkt 1e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778), lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony	Położenie akcentu na pochodzenie energii elektrycznej i wodoru z odnawialnych źródeł energii oraz nacisk na wykorzystanie biometanu pokazuje wyraźny kierunek działań legislacyjnych i aktów wykonawczych dążąc w kierunku ograniczenia emisyjności.	Uwaga nieuwzględniona Obecna definicja jest zgodna z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dyrektywie AFID), jej zmiana mogłaby skutkować błędną implementacją dyrektywy. Zaproponowane brzmienie mogłoby także doprowadzić do braku neutralności technicznej w aspekcie pozyskiwania paliw alternatywnych.	

			<p>gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);” Propozycja „11) paliwa alternatywne - paliwa lub</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>energię elektryczną wykorzystywane do napędu silników pojazdów silnikowych w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, lub pociągów w rozumieniu art. 4 pkt 1e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778), lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną wytwarzaną ze źródeł odnawialnych, wodór (kładąc nacisk na wytwarzany ze źródeł odnawialnych - zielony wodór), biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG) (kładąc nacisk na pochodzenie ich z biometanu), lub gaz płynny (LPG);</p>			
--	--	--	---	--	--	--

3.	Art. 12c pkt 1	UMWP	<p>Proponowany zapis:</p> <p>Budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 5 stanowisk postojowych</p>	<p>W związku z rozwojem elektromobilności oraz jednoczesnym odejściem od sklepów wielkopowierzchniowych zasadne jest zmniejszenie wymaganego wskaźnika</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uwaga jest nieprecyzyjna w art. 12c nie wskazano ust. dla punktu 1. Domniemywa się, że uwaga dotyczy ust. 1.</p> <p>Przepis wdraża wymogi dyrektywy 2018/844, a przedmiotowa propozycja wykracza poza zapisy dyrektywy.</p> <p>Przepis umożliwia zainstalowanie na</p>	
----	----------------	------	--	--	--	--

					<p>późniejszym etapie punktów ładowania ze względu na konieczność wykonania infrastruktury kanałowej na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych. Dlatego w zależności od wzrostu ilości samochodów elektrycznych będzie możliwość wykonania dodatkowych punktów ładowania.</p> <p>Na ten moment w Polsce nie występuje taka konieczność. W 2020r. zarejestrowano tylko 4870 samochodów elektrycznych, natomiast wszystkich zarejestrowanych samochodów osobowych było 18 875.</p>
--	--	--	--	--	--

4.	Art. 12c pkt 2 tiret 1	UMWP	<p>Zamiast , lub Proponowany zapis: , oraz</p>	<p>W związku z rozwojem elektromobilności bardzo ważne jest zapewnienie miejsc ładowania zarówno w części dedykowanej mieszkańcom (parkingi podziemne) jak również ogólnodostępnych w części przylegającej do budynku</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uwaga jest nieprecyzyjna w art. 12c brak punktu 2 tiret 1, na podstawie uzasadnienia domniemywa się, że uwaga dot. ust. 2 (tj. budynków mieszkalnych). Nie ma znaczenia ile parkingów przynależy do budynku. Obowiązek dotyczy budynków mieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych i należy zapewnić w nich zainstalowanie kanałów na przewody i kable elektryczne, na wszystkich stanowiskach</p>
----	------------------------	------	--	---	---

					<p>postojowych (niezależnie od tego czy znajdują się w budynku, czy przylegają do budynku, czy może są powiązane z budynkiem pod względem własności lub użytkowania) tak, aby umożliwić zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania na każdym stanowisku postojowym.</p> <p>Należy też zauważyć, że art. 12 c wdraża przepisy dot. zapewnienia infrastruktury kanałowej w odniesieniu do budynków mieszkalnych i niemieszkalnych. Przepis nie dotyczy parkingów niezwiązanych z budynkami.</p>	
5.	Art. 1 pkt 6 projektu (dodający art. 12c ust. 1 do ustawy o elektromobilności), art. 23 projektu oraz punkt 6 OSR	ZPP	<p>1. Wprowadzenie wymogu zapewnienia punktów ładowania/kanałów na przewody i kable elektryczne w celu utworzenia takich punktów zarówno w nowo budowanych budynkach niemieszkalnych, jak również w budynkach przebudowywanych albo remontowanych (przy spełnieniu przesłanek) oraz generalnie – do 1 stycznia 2025 r. – w budynkach niemieszkalnych wymaga zapewnienia odpowiedniego finansowania władzom samorządowym.</p>	<p>Ad 1. Rozumiemy chęć zapewnienia infrastruktury dla pojazdów elektrycznych; rozumiemy też, że nowe obowiązki mają obejmować budynki większe, z przypisaną odpowiedzialnością liczbą miejsc postojowych – niemniej niezależnie od tego skala prac do przeprowadzenia jest znaczna.</p> <p>Ad 2. Obliczenia dla budynków niemieszkalnych są w Ocenie Skutków Regulacji wpisane w miejscu dotyczącym skutków dla budynków mieszkalnych wielorodzinnych – niemniej</p>	<p>Wyjaśnienie: Ad.1 Należy spodziewać się, że dominującą rolę we wspieraniu niskoemisyjnych inwestycji odegrają środki europejskie które będą miały wpływ na zmniejszenie kosztów na realizację inwestycji. Odnosnie planowanych do poniesienia kosztów oraz skali prac, należy zauważyć, że sektor finansów publicznych charakteryzuje się niskim stopniem wznoszenia nowych budynków (informacje wskazane w OSR na podstawie danych GUS dot.</p>	<p>Podtrzymanie uwagi. Ad 1. Nie kwestionujemy tego, że sektor publiczny wznosi stosunkowo mało nowych budynków. Jak podkreślaliśmy na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury KWRiST 25 marca 2021 r., z naszej perspektywy najbardziej problematyczne jest dostosowanie miejsc postojowych przy już istniejących budynkach.</p> <p>W tym kontekście wyjaśnienia: „Natomiast w przypadku uregulowania dotyczącego</p>

			<p>2. Obliczenia dotyczące wpływu regulacji na budżety jednostek samorządu terytorialnego należy zrewidować i urealnić.</p>	<p>jest to uwaga mało istotna z perspektywy tego, jak zostały ukształtowane same wyliczenia. Pomieszone w nich zostały jednostki samorządu terytorialnego i budżet państwa – 10% wszystkich budynków</p>		<p>dostosowania budynków niemieszkalnych (istniejących) określono termin do dnia 01.01.2025 - oznacza to, że pozostaje 4 lata na dostosowanie infrastruktury, w tym rozłożenie w planach budżetowych wydatków oraz ewentualnych możliwości dofinansowania. Również w przypadku związanym z dostosowaniem budynków niemieszkalnych, należy podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku” nie są dla nas satysfakcjonujące. Podobnie rzecz ma się z mglistymi zapowiedziami finansowania tego typu zadań z funduszy europejskich.</p> <p>Projekt „zapowiada” bardzo powszechne wydatki – i to w stosunkowo krótkiej perspektywie. Jeśli zważymy na to, że mamy już koniec marca 2021 roku – to do 1 stycznia 2025 r. pozostały trzy pełne lata budżetowe. Zdecydowanie domagamy się wskazania konkretnych</p>
--	--	--	---	--	--	--

						<p>źródeł finansowania zadania.</p> <p>Ad 2. Wątpliwości dotyczące wyliczeń związane były nie tylko z samą liczbą budynków, ale również z przyjętymi kosztami. Każdy, kto miał do czynienia w swoim życiu z pracami dotyczącymi jakiegokolwiek instalacji elektrycznej wie doskonale o tym, że prace tego typu wymagają również towarzyszących – często bardziej skomplikowanych niż prace elektryczne – prac budowlanych.</p> <p>Natomiast co do liczby budynków, warto byłoby globalne wyliczenia uzupełnić o kilka studiów przypadków – pokazujących, jakie koszty z tytułu konieczności spełnienia ustawowych wymogów poniosą konkretne podmioty publiczne.</p>
--	--	--	--	--	--	---

				<p>użyteczności publicznej w pierwszym kroku ujęto jako budynki będące własnością Skarbu Państwa, a w następnym kroku potraktowano jako budynki zarówno państwowe, jak i samorządowe. To dość śmiała teza – rodzi się bowiem pytanie o to, do kogo należy pozostałe 90% budynków użyteczności publicznej?</p> <p>W obliczeniach dość lekką ręką potraktowano też koszty prac budowlanych niezbędnych do utworzenia kanału na kable i przewody elektryczne – szczególnie w kontekście obserwowanego ostatnio ponownego wzrostu cen usług i towarów budowlanych.</p> <p>W konsekwencji rodzi się obawa o to, że po raz kolejny administracja samorządowa będzie musiała wziąć na swoje barki realizację reformatorskich wizji administracji rządowej – bez realnego oszacowania kosztów oraz bez zapewnienia finansowania.</p>	<p>2019r.). Ponadto należy podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w ramach realizacji całego zamierzenia budowlanego w tym związanego z budową parkingów. Koszty te będą niewielką częścią wydatków i będą zawierały się już w wydatkach w niezbędnych do poniesienia w związku z realizacją inwestycji (brak konieczności wykonywania dodatkowych prac np. projektowych czy wykonawczych) w porównaniu do całkowitych kosztów realizacji inwestycji.</p> <p>Natomiast w przypadku uregulowania dotyczącego dostosowania budynków niemieszkalnych (istniejących) określono termin do dnia 01.01.2025 - oznacza to, że pozostaje 4 lata na dostosowanie infrastruktury, w tym rozłożenie w planach budżetowych wydatków oraz ewentualnych możliwości dofinansowania. Również w przypadku związanym z dostosowaniem budynków niemieszkalnych, należy podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku.</p> <p>Proponowane zapisy mają wyłącznie na celu wdrożenie części postanowień</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>dyrektywy.</p> <p>Ad. 2 Nagłówki w punkcie 6 OSR zostaną dostosowane (w zakresie dot. ppkt. 5, 6 i 7). Należy zauważyć, że brakuje danych, na których można się oprzeć odnośnie ilości budynków użyteczności publicznej. W OSR przyjęto ilość 420 tys (na podstawie ostatnich prac nad Długoterminową Strategią Renowacji dane te przyjęto na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. zaktualizowanych o dane dot. nowych budynków oddanych do użytku w latach 2012-2019) oraz Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (Krajowe zbiorcze zestawienie danych dotyczących budynków wg stanu na dzień 1 stycznia 2020 r.). Szacunkowo przyjęto, że 10% tych budynków stanowi własność budżet Państwa. Pozostałe 90 % to budynki użyteczności publicznej związane z usługami dla ludności, ale będące własnością sektora prywatnego.</p> <p>Należy zauważyć, że zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>i ich usytuowanie, przez budynek użyteczności publicznej należy rozumieć budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny. Mając na uwadze powyższe przyjęto w wyliczeniach 10% na budynki przeznaczone na potrzeby administracji publicznej, natomiast należy rozumieć, że pozostałe 90% to budynki o przeznaczeniu innym zgodnie z definicją.</p> <p>W punkcie 6 OSR, w ppkt 7 (ostatnie zdanie) zostanie uwzględniona zmiana w zakresie sformułowania powinno być: skarb państwa zamiast budżet państwa.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

6.	Uwagi ogólne: Art. 33 pkt 1	UMWP	<p>Jest</p> <p>Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T przygotowuje plan lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub możliwości bunkrowania za pomocą bunkierek oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, uwzględniając ocenę, o której mowa w art. 43 ust. 2 pkt 8.</p> <p>Proponowany zapis</p> <p>Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T przygotowuje plan lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub możliwości bunkrowania za pomocą bunkierek oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, uwzględniając ocenę, o której mowa w art. 43 ust. 2 pkt 8.</p>	<p>Mając na względzie potencjalne wykorzystanie wodoru jako nośnika energii dla jednostek pływających warto umieścić punkty ładowania/tankowania w planach lokalizacyjnych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>brak jest obecnie jednostek pływających zasilanych wodorem, wobec czego wprowadzanie obowiązku uwzględniania lokalizacji punktów bunkrowania w planach lokalizacyjnych jest przedwczesne. Analogicznie, obowiązku takiego nie nałożono w art. 32 na GDDKiA.</p>
----	--------------------------------	------	--	--	--

7.	Art. 39 i 40 pkt 1 ppkt a	UMWP	Elektryczne i hybrydowe	Mając na względzie okres przejściowy rozwoju elekromobilności warto umożliwić wjazd do strefy czystego transportu pojazdom hybrydowym.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Raport organizacji Europejskiej Federacji Transportu i Środowiska Transport & Environment (T&E) oparty o pomiary rzeczywistej emisji samochodów hybrydowych typu plug-in stwierdza że zanieczyszczają one klimat w znacznie większym stopniu, niż twierdzą producenci samochodów - nawet jeśli są uruchamiane z pełnym akumulatorem.</p>
----	---------------------------	------	-------------------------	--	---

					<p>Pojazdy emitowały o 28-89% więcej CO₂ niż podają ich producenci, podczas testów przeprowadzonych przez Emissions Analytics, na w pełni naładowanym akumulatorze, w optymalnych warunkach jazdy. Na pustej baterii samochody emitowały od trzech do ośmiu razy powyżej wartości podawanych przez producentów. Podczas jazdy w trybie ładowania akumulatora emitują od 3 do 12 razy więcej.</p> <p>W związku z powyższym nie przewiduje się nadania dodatkowych uprawnień dla pojazdów hybrydowych wyposażonych w konwencjonalne silniki spalinowe.</p>
8.	Art. 1 pkt 27 projektu (dodający art. 39 ust. 6 do ustawy o elektromobilności)	ZPP	Katalog działań, na których sfinansowanie można przeznaczyć wpływy z tytułu opłat za wjazd do strefy czystego transportu warto rozszerzyć o finansowanie funkcjonowania systemów rowerów miejskich.	Finansowanie publicznych rowerów miejskich to działanie, które w naszej ocenie w pełni wpisuje się w ideę niskoemisyjnej gospodarki oraz szeroko pojętą troskę o jakość powietrza.	Uwaga uwzględniona Katalog działań zostanie rozszerzony w projekcie przekazywanym na kolejne etapy prac legislacyjnych.
9.	art. 1 pkt 27 w zakresie zmiany art. 39 - uwaga ogólna	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie <u>zwraca się z wnioskiem o jak najszybsze wejście w życie przepisu dotyczącego obowiązku utworzenia strefy czystego transportu</u> dla gmin o liczbie ludności powyżej 100 tys. mieszkańców, znajdujących się strefach, w których przeprowadzona przez Głównego	W dniu 18 lutego 2021 r. Komisja Europejska wystosowała przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej uzasadnioną opinię w związku z uchybieniem zobowiązaniom wynikającym z art. 13 ust. 1 akapit drugi oraz z art. 23 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszego	Wyjaśnienie: W związku z istotnymi zmianami w zakresie stref czystego transportu, w stosunku do poprzedniej wersji przekazanej do rozpatrzenia przez KWRiST, zmianie uległ także termin

			<p>Inspektora Ochrony Środowiska ocena poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, wykazała przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO₂.</p>	<p><i>powietrza dla Europy</i> (Dz. Urz. UE L 152 z 11 czerwca 2008 r., str.1, Dz. Urz. UE L z 24 kwietnia 2012 r. oraz Dz. Urz. UE L 2908/2015 str. 4) w odniesieniu do poziomów dopuszczalnych dla dwutlenku azotu (naruszenie nr (2016)2010). Uzasadniona opinia dotyczy m.in. naruszenia przez Rzeczpospolitą Polską zobowiązań wynikających z art. 13 ust.1 akapit drugi dyrektywy 2008/50/WE w zakresie utrzymujących się przekroczeń poziomów dopuszczalnych ze względu na dwutlenek azotu w 4 strefach na obszarze Polski, w tym, w latach 2010-2019, w strefie aglomeracja warszawska. W odniesieniu do mazowieckiego programu ochrony powietrza, Komisja wskazała, że zawarte w nim środki redukcji emisji NO₂ „mogłyby być skuteczne, o ile zostaną wdrożone i wtedy gdy zostaną wdrożone”.</p> <p>Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że tylko szybkie wejście w życie przepisów nakładających obowiązek utworzenia stref czystego transportu bezpośrednio przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, a także skutecznego realizowania działań naprawczych wskazanych w programach ochrony powietrza.</p>	<p>wejścia w życie nowych zasada. Obowiązywać one będą wraz z wejście w życie pozostałych przepisów a nie jak wcześniej proponowano od 2030 r.</p>
10.	Art. 1 pkt 31 lit. b projektu (zmieniający art. 45 ust. 2 pkt 4 ustawy o elektromobilności)	ZPP	Odwołanie do ustępu 3 jest zbędne.	<p>Proponowane brzmienie punktu 4 zawiera bezpośrednie odwołanie się do ustępu 3 – mimo tego, że pozostałe punkty nie dokonują tego odwołania.</p>	<p>Uwaga uwzględniona Korekta zostanie dokonana w projekcie przekazywanym na kolejne etapy prac legislacyjnych</p>

11.	Art. 9 projektu (dodający art. 89 ust.	ZPP	Informacja o przekroczeniu dopuszczalnego poziomu stężenia	Uwaga o charakterze doprecyzującym.	Uwaga uwzględniona Korekta zostanie dokonana w
	1c do ustawy – Prawo ochrony środowiska)		średniorocznego poziomu zanieczyszczeń tlenkiem azotu powinna trafiać jedynie do gmin liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców – zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 39 ustawy o elektromobilności.		projekcie przekazywanym na kolejne etapy prac legislacyjnych