

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel regulacji

Na problemy związane z zanieczyszczeniem powietrza w Polsce wpływają głównie dwa czynniki – ogrzewanie domostw piecami starego typu oraz zanieczyszczenia pochodzące z emisji spalin emitowane przez sektor transportowy. Ten drugi czynnik jest szczególnie dotkliwy w miastach z najbardziej natężonym ruchem pochodzącym z sektora transportowego.

Transport jest jedynym sektorem w Unii Europejskiej, w którym emisje gazów cieplarnianych wzrosły w ciągu ostatnich trzech dekad - w latach 1990-2019 o 33,5%. Kwestie związane z zanieczyszczeniem powietrza są szczególnie odczuwalne w Polsce.

Naukowcy ze Śląskiego Centrum Chorób Serca oraz Uniwersytetu Śląskiego udowodnili, że samo zjawisko smogu ma wpływ na zwiększenie liczby hospitalizacji i zgonów. W 2019 r. w Polsce odnotowano 43 000 przedwczesnych zgonów ze względu na znaczną ilość pyłów PM 2.5 w powietrzu (w 2019 r. sektor transportu był odpowiedzialny za ok. 4,7% emisji cząsteczek PM 2.5).¹ Ponadto, wykazano, że podwyższony poziom najbardziej toksycznej składowej spalin będącej jednocześnie składową smogu - czyli tlenków azotu - powoduje częstsze występowanie zawałów serca (o 12%), udarów mózgu (o 16%), zatorowości płucnej (o 18%) oraz migotania przedsionków serca (o 24%). W 2019 r. sektor transportu był odpowiedzialny za ok. 37% emisji NOx.²

Z analizy danych udostępnianych przez Departament Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska wynika, że w 2022 roku zanotowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu średniorocznego dwutlenku azotu (NO₂) w 4 aglomeracjach, stanowiących strefy jakości powietrza na obszarze, polskich miast: Warszawie, Krakowie, Wrocławiu oraz Katowicach. Z uwagi na potrzebę poprawy jakości powietrza w największych polskich miastach, konieczne jest podjęcie zintensyfikowanych działań, mających na celu ograniczenie szkodliwych emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z sektora transportu drogowego.

Działanie to również przyczyni się do realizacji zobowiązania Polski, wynikającego z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2008, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2008/50/WE”, związanego z koniecznością dotrzymania wartości dopuszczalnych dla wybranych substancji w powietrzu, w tym dla dwutlenku azotu.

Intensyfikacja działań w tym zakresie jest niezbędna ponieważ w 4 ww. aglomeracjach mimo realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego działań naprawczych określonych w Programach Ochrony Powietrzna, wartości stężeń NO₂ utrzymują się na podobnym poziomie. W wyniku utrzymujących się przekroczeń poziomu dopuszczalnego dla NO₂ w 4 ww. aglomeracjach Komisja Europejska wszczęła wobec Polski procedurę naruszeniową dotyczącą uchybienia zobowiązaniom wynikającym z art. 23 ust. 1 dyrektywy 2008/50/WE (naruszenie nr 2016/2010).

Zgodnie z danymi przekazanymi przez jednostki samorządu terytorialnego za 2021 r., 55% spośród 74

¹ Krajowy Bilans Emisji SO₂, NO_x, CO, NH₃, NMLZO, metali ciężkich i TZO za lata 1990 – 2020- raport przygotowany w Krajowym Ośrodku Bilansowania i Zarządzania Emisjami, w Instytucie Ochrony Środowiska – Państwowym Instytucie Badawczym.

² Tamże.

gmin, nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o elektromobilności”, natomiast tylko 3 jednostki zrealizowały w ten sposób więcej niż 7 z 21 zadań publicznych. Ponadto, sprawozdanie przedłożyło do Ministerstwa Klimatu i Środowiska 65% ze zobowiązanych powiatów, z czego 55 % z nich nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą o elektromobilności. W odniesieniu do województw, sprawozdanie przedłożyło 56% zobowiązanych jednostek, z czego 25% nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą o elektromobilności, a tylko jedno z nich realizowało więcej niż 7 z 17 zadań. Żadna jednostka samorządu terytorialnego nie spełniła wymogów ustawy o elektromobilności, dotyczących realizacji wszystkich zadań publicznych z udziałem floty pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Według danych za 2022 rok, 24% spośród 74 gmin, nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą, natomiast tylko 6 gmin realizowało w ten sposób więcej niż 7 zadań publicznych. Dodatkowo, należy wskazać, że 85% powiatów oraz 56% województw, nie realizuje żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą o elektromobilności. Z kolei, określony obecnie na poziomie 10% (docelowo 30% w 2028 r.) próg udziału ekologicznych autobusów przy świadczeniu komunikacji miejskiej spełniają największe miasta. Ponad 30% gmin, objętych wymogami ustawy, przy świadczeniu komunikacji miejskiej nie wykorzystuje ani jednego autobusu napędzanego biometanem lub autobusu zeroemisyjnego.

W kontekście efektywnego wdrażania wymogów związanych z rozwojem elektromobilności, powyższa zmiana jest podyktowana tym, że największe wyzwania związane z redukcją emisji z transportu dotyczą miast o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, gdyż na ich terenie użytkuje się około 80% floty autobusów miejskich w skali całego kraju.

W stosunku do obowiązujących przepisów, w projektowanych przepisach zaproponowane zostały zmiany, po wprowadzeniu których spodziewany jest szybszy rozwój elektromobilności oraz ekologicznego transportu w największych polskich miastach. Efektem zmian będzie poprawa jakości powietrza oraz zmniejszenie, szczególnie uciążliwego w dużych miastach, hałasu. Planowane zmiany przełożą się na wzrost jakości życia Polaków.

Wprowadzenie proponowanych rozwiązań wpisuje się w pozostałe działania zawarte w ustawie o elektromobilności, które konsekwentnie zmierzają do upowszechniania idei rozwoju środków transportu przyjaznych środowisku. Rozwój zeroemisyjnego transportu zbiorowego oraz wprowadzenie stref czystego transportu będą narzędziami stymulującymi wzrost udziału podróży środkami komunikacji zbiorowej i jej konkurencyjności względem transportu indywidualnego (samochodowego). Projektowane przepisy w głównej mierze skierowane są do miast rozwiniętych urbanistycznie, a także jednostek charakteryzujących się znaczącym potencjałem gospodarczym oraz dynamiką rozwoju.

Ponadto, przewiduje się odciążenie jednostek samorządu terytorialnego powyżej 50 000 mieszkańców i uchylene przepisów, które nakładają na nie obowiązek realizacji zadań publicznych przy wykorzystaniu pojazdów zero- i niskoemisyjnych oraz osiągnięcie przez nie określonego udziału ekologicznych autobusów przy świadczeniu komunikacji miejskiej.

Zgodność z Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności

Wprowadzone zmiany mają na celu realizację założeń zawartych w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanym dalej „KPO”, w ramach komponentu E „Zielona, inteligentna

mobilność”.

Wdrażane kamienie milowe to:

1. Kamień milowy E1G „Wejście w życie ustawy wprowadzającej obowiązek zakupu tylko niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów w miastach powyżej 100 000 mieszkańców począwszy od 2025 r.” – termin realizacji IV kw. 2022 r.;
2. Kamień milowy E1L (część pożyczkowa) „Wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego obowiązek tworzenia stref niskoemisyjnych dla wybranych najbardziej zanieczyszczonych miast” – termin realizacji II kw. 2024.

W ramach realizacji zaproponowanego przez stronę polską ww. kamienia milowego E1G - do art. 36 ustawy o elektromobilności dodano ust. 3, zgodnie z którym gmina, w której liczba mieszkańców jest wyższa niż 50 000, oraz związek metropolitalny, o którym mowa w art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 2578), wykonują przewozy pasażerskie w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) wykorzystując autobusy zeroemisyjne lub autobusy napędzane biometanem lub zlecają wykonywanie takich przewozów podmiotom, które we flocie pojazdów przeznaczonych do wykonywania przewozów na ich obszarze wykorzystują autobusy zeroemisyjne lub autobusy napędzane biometanem. Ponadto, konieczne jest wprowadzenie do obowiązujących przepisów ustawy o elektromobilności pojęcia związku metropolitalnego. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia łączy dziś 41 miast i gmin, na terenie których organizuje się, nadzoruje się i realizuje się zadania publiczne związane z transportem publicznym. W związku z powyższym, w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych uzasadnione jest wskazanie tego podmiotu wprost w treści przepisów ustawy o elektromobilności.

Należy także wskazać, że wszystkie reformy KPO muszą być zgodnie z zasadą "*Do No Significant Harm*" - DNSH („nie czyni poważnych szkód”). W przypadku zakupu pojazdów należy uwzględnić wszystkie emisje w cyklu ich życia - od montażu, przez eksploatację aż do złomowania. Według wytycznych DNSH, za pojazdy o niewielkim wpływie na środowisko uznaje się pojazdy zeroemisyjne. W myśl przepisów rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych (Dz. Urz. UE L 422 z 09.12.2021 r., str. 1, z późn. zm.) - tzw. taksonomii są to pojazdy, których emisje CO₂ (w spalinach) wynoszą zero. Za takie można uznać pojazdy w pełni elektryczne i zasilane wodorowymi ogniwoami paliwowymi. Mając powyższe na uwadze, docelowy obowiązek - od 2025 r., może dotyczyć wyłącznie autobusów zeroemisyjnych.

Ww. kamień milowy E1L dotyczy wprowadzenia obowiązku ustanawiania stref czystego transportu, a wynikające z niego założenia zostały ujęte w projekcie ustawy poprzez dodanie do art. 39 ustępu 3a. w którym wskazuje się, że jeżeli ocena poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.), zwanej dalej „Poś”, wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w mieście, w którym liczba mieszkańców jest wyższa niż 100 000, ustanawia się w tym mieście strefę czystego transportu w terminie 9 miesięcy od dnia otrzymania przez prezydenta miasta wyników oceny, o których mowa w art. 89 ust. 1a tej ustawy.

Jednocześnie w art. 4 projektu ustawy zostały wskazane przepisy przejściowe, zgodnie z którymi, jeżeli pierwsza po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy ocena poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w mieście, w którym liczba mieszkańców jest wyższa niż 100 000, strefę czystego transportu w tym mieście ustanawia się w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania przez prezydenta miasta informacji, o której mowa w art. 89 ust. 1a tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Objęcie obowiązkiem miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców oraz terminy, w jakich miasta zobowiązane są do utworzenia stref czystego transportu, wynikają wprost z opisu kamieni milowych E1L oraz E2L, które są ujęte w KPO. Ze względu na specyfikę występujących w Polsce zanieczyszczeń powietrza właściwym działaniem jest zmniejszenie emisji najbardziej szkodliwych tlenków azotu, co przyczyni się do zmniejszenia kosztów leczenia chorób układu oddechowego i krążenia, a nawet liczby zgonów.

Jednocześnie, w związku ze wskazanymi powyżej regulacjami, zachodzi konieczność zmiany art. 89 ust.1a. Poś poprzez rozszerzenie, katalogu podmiotów, do których Główny Inspektor Ochrony Środowiska będzie zobowiązany przekazywać wyniki oceny oraz klasyfikację stref. Jeżeli ocena wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w mieście, w którym liczba mieszkańców jest wyższa niż 100 000, Główny Inspektor Ochrony Środowiska przekaże niezwłocznie wyniki tej oceny prezydentowi tego miasta i ministrowi właściwemu do spraw klimatu.

W ramach rewizji KPO został zgłoszony wniosek o przesunięcie terminu wprowadzenia obu reform zawartych w przedmiotowym projekcie ustawy. W zgłoszonym wniosku proponuje się przesunięcie wprowadzenia obowiązku zakupu jedynie autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych) oraz obowiązku ustanowienia stref czystego transportu na pierwszy kwartał 2026 r. W przypadku, jeśli Komisja Europejska zaakceptuje wniosek polskiego rządu, do projektu ustawy zostanie zgłoszona korekta uwzględniająca wnioskowane zmiany.

II. Obowiązujący stan prawny

1. Prawo krajowe

Obowiązujące przepisy:

- regulują kwestie związane z zasadami powstawania i funkcjonowania stref czystego transportu,
- wyznaczają obowiązki dla naczelnych i centralnych organów administracji oraz samorządów liczących powyżej 50 000 mieszkańców w zakresie zapewnienia minimalnego udziału pojazdów elektrycznych we flocie urzędu,
- wyznaczają wymogi w zakresie minimalnego udziału pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych przez samorzady liczące powyżej 50 tys. mieszkańców,
- określają wymóg zapewnienia minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych oraz napędzanych biometanem przy świadczenia usług komunikacji miejskiej w miastach liczących powyżej 50 000 mieszkańców oraz sporządzania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych,
- wyznaczają wymóg zapewnienia minimalnego udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami publicznymi o określonych kodach CPV.

1.1. Ustawa o elektromobilności

W obowiązującym stanie prawnym, zgodnie z art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności, jednostki samorządu terytorialnego liczące powyżej 50 000 mieszkańców są zobowiązane do świadczenia usług

lub zlecenia świadczenia usługi komunikacji miejskiej przy zapewnieniu minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów na minimalnym poziomie 5% od 1 stycznia 2021 r., 10% od 1 stycznia 2023 r., 20% od 1 stycznia 2025 r., a docelowo 30% liczby użytkowanych pojazdów od 1 stycznia 2028 r.

Te same jednostki samorządu terytorialnego, zgodnie z art. 68 ust. 3, są również zobowiązane do realizowania, zlecenia lub powierzania wykonania zadania publicznego, o którym mowa w art. 35 ust. 2 ustawy o elektromobilności, z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, na poziomie minimum 10% od dnia 1 stycznia 2022 r, a docelowo 30% od dnia 1 stycznia 2025 r.

Zamawiający, zgodnie z art. 68a ustawy o elektromobilności, zostali zobowiązani do zapewnienia minimalnych poziomów docelowych udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, w dwóch okresach: do końca 2025 r. i do końca 2030 r. do zamówień publicznych o wartości równej lub przekraczającej progi unijne dot. zakupu, leasingu, wynajmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych o wartości równej lub przekraczającej progi unijne dot. świadczenia usług w zakresie określonych kodów CPV. W art. 68a ust. 1 pkt 3 ustawy o elektromobilności zostały także ujęte regulacje odnoszące się do udziału autobusów zeroemisyjnych w całkowitej liczbie tego rodzaju pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b ustawy o elektromobilności. Udział ten wynosi 32% do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz 46% w okresie od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

Zgodnie z art. 37 ustawy o elektromobilności jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadcząca usługi komunikacji miejskiej jest zobowiązana sporządzać, co 36 miesięcy analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, jeżeli poprzednia analiza nie wykazała takich korzyści. Przedmiotowej analizy nie sporządzają jednostki samorządu terytorialnego, które osiągnęły przewidywany w ustawie, bądź wyższy udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów.

Co więcej w art. 39 ustawy o elektromobilności określono, że gminy mają możliwość ustanawiania stref czystego transportu w celu ograniczenia negatywnego wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Zgodnie z kompromisem wypracowanym z jednostkami samorządu terytorialnego na etapie prac nad przepisami w tym zakresie, kompetencje ustanawiania stref przekazane są gminom, które najlepiej znają uwarunkowania lokalnej społeczności i prowadzą kompleksową politykę w tym zakresie, w tym mają możliwość nadawania indywidualnych wyłączeń przedmiotowych oraz podmiotowych np. dla mieszkańców. Jednocześnie praktyka wskazuje, że gminy nie podejmują takich działań, nawet w przypadku złej jakości powietrza na swoim obszarze.

1.2. Poś

Obecnie Główny Inspektor Ochrony Środowiska, po dokonaniu oceny poziomów substancji w powietrzu w wyznaczonych strefach, przekazuje wyniki oceny zarządowi województwa. Przepisy nie obligują natomiast Głównego Inspektora Ochrony Środowiska do przekazania informacji ministrowi właściwemu do spraw klimatu oraz prezydentom miast, na obszarze których stwierdzono przekroczenie.

III. Opis proponowanych zmian – przewidywane skutki prawne

Projektowane zmiany mają na celu:

- ustanowienie obowiązku nabywania przez gminy liczące powyżej 100 000 mieszkańców, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię oraz podmioty, którym zlecono lub powierzono wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej na obszarze gminy, w której liczba mieszkańców jest wyższa niż 100 000 lub związku metropolitalnego, do wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych w celu wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej,
- wprowadzenie obowiązku ustanawiania stref czystego transportu w miastach liczących powyżej 100 000 mieszkańców w przypadku przekroczenia dopuszczalnych norm dwutlenku azotu w powietrzu,
- zniesienie obowiązku wykonywania, zlecenia lub powierzania wykonania zadania publicznego z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przez samorządy liczące powyżej 50 000 mieszkańców,
- zniesienie obowiązku świadczenia i zlecenia świadczenia usługi komunikacji miejskiej z zapewnieniem określonego udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie samorządów liczących powyżej 50 000 mieszkańców,
- zniesienie obowiązku sporządzania, co 36 miesięcy, analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673).

Art. 1. Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie o elektromobilności

- zmiany w zakresie art. 35 ust. 2-4 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 1 proj. UD52)

Projektowane zmiany uchylą obowiązek zapewnienia minimalnego udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym przy wykonywaniu zadań publicznych na obszarze jednostki samorządu terytorialnego powyżej 50 000 mieszkańców.

Należy wskazać, że nałożone w 2018 r. obowiązki nie są realizowane przez zobowiązane podmioty ze względu na wysoki koszt zakupu i eksploatacji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, który w wielu przypadkach przekracza możliwości budżetowe jednostek samorządu terytorialnego oraz podmiotów, którym zlecane jest wykonywanie zadań publicznych. Zgodnie z założeniami z 2018 r. (kiedy przepisy normujące te kwestie wchodziły w życie) ceny pojazdów elektrycznych miały zrównać się z cenami pojazdów spalinowych około 2022-2023 r. Poziom cen jednak nie zrównał się, a co za tym idzie, zakup nowych pojazdów, spełniających wymogi ustawy o elektromobilności skutkowałby istotnym wzrostem cen świadczonych usług, co byłoby nieakceptowalne społecznie.

Mając na uwadze dane historyczne oraz szczegółową analizę dwóch kolejnych lat (2022-2023), należy zauważyć, że dynamika wzrostu udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przy wykonywaniu, zlecaniu lub powierzaniu wykonania zadania publicznego jest niska, a osiągnięcie zamierzonego celu w zakładanym w ustawie czasie nie jest możliwe uwzględniając powyższe tempo. Ponadto, należy pamiętać, że samorządy wciąż zobowiązane będą do zakupu pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, ze względu na funkcjonujące pozostałe regulacje - dotyczące m.in. zielonych zamówień publicznych.

- zmiany w zakresie art. 36 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 2 proj. UD52)

W art. 1 pkt 2 lit. a proj. UD52 w zakresie art. 36 ust. 1 dla gmin powyżej 50 000 mieszkańców zrezygnowano z określenia minimalnego progu udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów, wykorzystywanych do wykonywania lub zlecenia wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej. Ponadto, w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych dodano, że przepis dotyczy także związku metropolitalnego w województwie śląskim. Nie uchylono przepisu całkowicie, jednak zrezygnowano z określania konkretnych progów procentowych.

Należy wskazać, że realizacja trwających oraz planowanych inwestycji w tabor nie jest wystarczająca do osiągnięcia progu 30% pojazdów zeroemisyjnych do 2028 roku we flotach samorządów. Obowiązujący obecnie próg określony na poziomie 10% spełnia jedynie około 10% samorządów objętych przepisami ustawy o elektromobilności. Mając na uwadze, że zgodnie z przepisami art. 68 ust. 4 pkt 3 ustawy o elektromobilności od 1 stycznia 2025 roku jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 36 ust. 1 ustawy o elektromobilności, będą zobowiązane do zapewnienia udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów w wysokości co najmniej 20%, a docelowo w 2028 r. na poziomie 30%, realizacja obowiązków ustawowych przy obecnych wskazaniach jest trudna do zrealizowania. W związku z powyższym zasadne jest usunięcie konkretnych progów procentowych.

Art. 1 pkt 2 lit. b projektu ustawy w zakresie uchylanego art. 36 ust. 2 ustawy o elektromobilności dotyczy rezygnacji z określenia minimalnego progu udziału jednostek pływających wykorzystujących do napędu wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych. Liczba miast posiadająca takie jednostki jest minimalna, a dostępność jednostek spełniających normę ustawową jest bardzo ograniczona. Z uwagi na te okoliczności jest zasadne, aby uchylić ten przepis.

Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie dodawanego do art. 36 ust. 3 ustawy o elektromobilności od dnia 1 stycznia 2025 r., wprowadza obowiązek nabywania przez gminy o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię oraz podmioty, którym zlecono lub powierzono wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej na obszarze tej gminy lub związku metropolitalnego, wyłącznie autobusów zeroemisyjnych w celu wykonywania komunikacji miejskiej.

W kontekście efektywnego wdrażania elektromobilności, powyższe zmiany podyktowane są również tym, że największe wyzwania związane z redukcją emisji z transportu dotyczą miast o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, gdyż na ich terenie użytkuje się około 80% floty autobusów miejskich w skali całego kraju, co przemawia za zasadnością wprowadzenia takiej regulacji.

- zmiany w zakresie art. 37 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 3 proj. UD52)

Przepis zostaje uchylony. W związku ze zniesieniem progów określających konieczność zapewnienia minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem w celu świadczenia usługi komunikacji miejskiej oraz wprowadzeniem wymogu świadczenia tych usług dla miast o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000 wyłącznie takimi pojazdami, opracowywanie analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie

silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych przestaje być uzasadnione. Opracowanie takiej analizy powodowałoby zbędne obciążenie administracyjne oraz finansowe.

- zmiany w zakresie art. 38 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 4 proj. UD52)

Projektowane zmiany mają charakter doprecyzowujący. Konstrukcja przepisu dotyczącego obowiązku sprawozdawczego będzie składać się z dwóch ustępów. Pierwszy z nich dotyczy udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów wykorzystywanej do obsługi urzędów naczelnych i centralnych organów administracji państwowej oraz jednostek samorządu terytorialnego, w których liczba mieszkańców jest wyższa niż 50 000.

Dodawany do art. 38 ust. 2 będzie dotyczyć gmin, w których liczba mieszkańców jest wyższa niż 50 000 oraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, wykonujących lub zlecających wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

- zmiany w zakresie art. 39 ust. 3a ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 5 proj. UD52)

Proponuje się, aby wprowadzenie strefy czystego transportu było obowiązkowe w przypadku miast o liczbie mieszkańców wyżej niż 100 000, na terenie których został przekroczony średnioroczny dopuszczalny poziom dwutlenkiem azotu w powietrzu. Ocena badania poziomów substancji w powietrzu jest przeprowadzana przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. W wyniku przeprowadzonej oceny, w mieście na terenie którego zostało wykazane przekroczenie dopuszczalnych wartości, będzie musiała powstać strefa czystego transportu w terminie 9 miesięcy od dnia otrzymania informacji o wynikach oceny. Proponowane zasady mają na celu wprowadzenie obowiązku stosowania instrumentu stref czystego transportu w najbardziej zanieczyszczonych miastach.

Ponadto, w dodawanym do art. 39 ust. 3b wskazuje się możliwość podjęcia uchwały dotyczącej zniesienia strefy czystego transportu w przypadku, gdy wyniki oceny jakości powietrza nie wykażą przekroczenia dopuszczalnego poziomu dwutlenku azotu w powietrzu, w kolejnych trzech latach.

W konsekwencji uchylenia art. 37 ustawy o elektromobilności, a co za tym idzie, braku obowiązku sporządzania, co 36 miesięcy, analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, brak jest podstaw do wykorzystywania opłaty za wjazd do strefy czystego transportu do pokrycia kosztów wykonania przedmiotowej analizy.

- zmiany w zakresie art. 68 ust. 3 i 4 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 6 proj. UD52)

Przepisy zostają uchylone. Są to przepisy przejściowe dotyczące minimalnego udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym przy realizacji zadań publicznych oraz minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie autobusów komunikacji miejskiej. W związku z proponowanym uchyleniem wymogu zapewnienia minimalnego udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych przy realizacji zadań publicznych zawartych w art. 35 ust. 2-4 oraz świadczenia usług komunikacji miejskiej zgodnie z art. 36 ust. 1 nie będą stosowane także wymogi w okresie przejściowym.

- zmiany dotyczące art. 68a ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 7 proj. UD52)

Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 36 ust. 3, gminy o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia oraz podmioty, którym zlecono lub powierzono

wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej na obszarze tej gminy lub związku metropolitalnego, zobowiązane są do nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych w celu wykonywania usług związanych z zapewnieniem komunikacji miejskiej. Art. 68a ust.1 pkt. 3 zawiera regulacje odnoszące się do zapewnienia przez zamawiającego, odpowiedniego udziału autobusów zeroemisyjnych w całkowitej liczbie tego rodzaju pojazdów objętych zamówieniami publicznymi, o których mowa w art. 68b ustawy o elektromobilności. Udział ten wynosi 32% do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz 46% od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Podmioty, o których mowa w art. 36 ust. 3 zobowiązane będą od dnia 1 stycznia 2025 r. do nabywania 100% autobusów elektrycznych, dlatego też należy wyłączyć wobec nich wymogi wynikające z art. 68a ust. 1 pkt. 3, ponieważ wskazane w nim progi procentowe są niższe.

- zmiany w zakresie art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 8 proj. UD52)

Przepis zostaje uchylony. W związku z uchyleniem wymogu zapewnienia minimalnego udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych przy realizacji zadań publicznych na poziomie określonym w art. 35 ust. 2 ustawy o elektromobilności uchylony zostaje także przepis przewidujący sankcje za brak spełnienia wymogu.

Art. 2 Szczegółowy opis zmian w Poś

Art. 89 ust. 1a Poś nadano nowe brzmienie. Rozszerzono krąg podmiotów, którym GIOŚ niezwłocznie przekazuje wyniki oceny oraz klasyfikację stref, o których mowa w art. 89 ust. 1 Poś o ministra właściwego do spraw klimatu oraz prezydenta miasta, w których liczba mieszkańców jest wyższa niż 100 000, na obszarze którego stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu dwutlenku azotu w powietrzu." . Celem zmiany jest efektywna realizacja obowiązków związanych z ustanawianiem stref czystego transportu.

Art. 3 Przepis przejściowy dotyczący wszczętych zamówień publicznych

Przepis określa, że w przypadku postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, wszczętych i niezakończonych przed dniem 1 stycznia 2025, które dotyczą nabycia autobusów wykorzystywanych wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nie będą mieć zastosowania wymogi dodane w art. 36 ust 3.

Art. 4 Przepis przejściowy dotyczący ustanawiania stref czystego transportu w miastach, w których obecnie występują przekroczenia dopuszczalnego średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu

Przepis stanowi, że po wejściu w życie niniejszej ustawy miasta o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców, na terenie których zostanie odnotowane przekroczenie dopuszczalnego średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu, zobowiązane są do ustanowienia strefy czystego transportu w maksymalnym terminie 6 miesięcy od dnia przekazania przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska pierwszego sprawozdania zawierającego tę informację.

IV. Wpływ projektowanej ustawy na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Projekt ustawy dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej i jednak nie jest możliwe szczegółowe określenie wpływu projektowanych regulacji na przedsiębiorców. Ustanawianie stref czystego transportu

zależy od wielu zmiennych czynników związanych zarówno z zanieczyszczeniem powietrza, jak również swobodą samorządów dotyczącą wyznaczenia obszaru strefy oraz zasad jej funkcjonowania. Przepisy pozostawiają samorządom także możliwość zastosowania wyłączeń dotyczących wjazdu na teren objęty strefą czystego transportu, które mogą także dotyczyć przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na obszarze strefy.

Obecnie trwająca transformacja branży motoryzacyjnej w kierunku napędów zeroemisyjnych oraz rozwój rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się do rozwoju przedsiębiorstw związanych z zeroemisyjnym przemysłem motoryzacyjnym i produkcją akumulatorów. Wdrożenie nowych technologii stwarza szansę na zmianę modelu produkcji w kierunku innowacyjnych rozwiązań. Proponowane zmiany będą pozytywnym bodźcem do zwiększenia produkcji autobusów zeroemisyjnych oraz dedykowanej im infrastruktury ładowania. Ponadto, przewiduje się rozwój sektora poddostawców części i komponentów w branży elektromobilności, będących często małymi i średnimi przedsiębiorcami.

W przypadku przedsiębiorców prowadzących działalność albo świadczących usługi na terenie miast, które zgodnie z projektowanymi zmianami mogą zostać objęte obowiązkiem ustanowienia stref czystego transportu prawdopodobnie może zaistnieć konieczność dostosowania floty użytkowanych pojazdów do wymogów związanych z wjazdem na wyznaczony obszar strefy czystego transportu. Szczegółowe określenie wpływu projektowanych regulacji nie jest możliwe, gdyż ustanowienie stref czystego transportu na terenie miast zależy od wielu zmiennych czynników związanych zarówno z zanieczyszczeniem powietrza, jak również swobodą samorządów dotyczącą wyznaczenia obszaru strefy oraz zasad jej funkcjonowania. Samorządy zgodnie z proponowanymi przepisami, będą dysponować możliwością zastosowania wyłączeń dotyczących wjazdu na teren objęty strefą czystego transportu, co oznacza, że wyłączenia te mogą dotyczyć również przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na obszarze strefy czystego transportu.

V. Inne oświadczenia dotyczące projektu

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega procedurze notyfikacji aktów prawnych, określonej w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projekt aktu nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców, podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projektowana ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 lit. c i pkt 7 oraz art. 3, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. – data ta wynika z terminu realizacji kamienia milowego EIG.