

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Klimatu i Środowiska</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Pan Krzysztof Bolesta - Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Pan Szymon Byliński – Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej, tel. 22 369 10 44 e-mail: szymon.bylinski@klimat.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 02.07.2024 r.</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna, wdrożenie reform zawartych w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności</p> <p>Nr w wykazie prac: UD52</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska, zwany dalej „projektem ustawy” stanowi podstawę do realizacji rozwiązań, które przyczynią się do redukcji szkodliwych emisji m.in. tlenków azotu, pyłów zawieszonych oraz zanieczyszczenia hałasem. Wskazane czynniki są szczególnie dotkliwe na terenie dużych polskich miast. Naukowcy ze Śląskiego Centrum Chorób Serca oraz Uniwersytetu Śląskiego udowodnili, że narażenie na ekspozycję ponadnormatywnych stężeń substancji w powietrzu, które przy niekorzystnych warunkach meteorologicznych powodują powstawanie zjawiska tzw. smogu, ma wpływ na zwiększenie liczby hospitalizacji i zgonów. Szacuje się, że w Polsce w 2019 r. odnotowano ok. 43 tys. przedwczesnych zgonów ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM_{2,5} w powietrzu. 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%). Należy wskazać, że zgodnie z danymi wynikającymi z krajowego bilansu emisji SO₂, NO_X, CO, NH₃, NMLZO, pyłów, metali ciężkich i TZO za lata 1990 – 2020, sektor transportu w 2020 roku był odpowiedzialny za ok. 4,3% emisji pyłu zwieszzonego PM_{2,5} oraz ok. 35,0% emisji NO_x.¹

W celu poprawy zdrowia publicznego i obniżenia liczby chorób związanych z układem oddechowym, a także poprawy jakości życia mieszkańców oraz spowolnienia zmian klimatycznych zasadne jest wprowadzenie projektowanych zmian, przewidujących zobowiązanie do ustanawiania stref czystego transportu na terenie miast o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, gdzie zgodnie z wynikami oceny jakości powietrza w strefach, przeprowadzonej przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, zostanie stwierdzone przekroczenie poziomu dopuszczalnego (wartość średnioroczna) dla dwutlenku azotu (NO₂), jak również zobowiązanie do zakupu wyłącznie autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych) oraz do zawierania umów przewozu tylko z podmiotami korzystającymi z takich autobusów przez miasta powyżej 100 000 mieszkańców oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię.

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.), związanego z koniecznością dotrzymania wartości dopuszczalnych poziomów dla wybranych substancji w powietrzu, w tym dla dwutlenku azotu. Intensyfikacja działań w tym zakresie jest niezbędna, ponieważ w 4 polskich aglomeracjach (stanowiących strefy jakości powietrza na obszarze, polskich miast: Warszawie, Krakowie, Wrocławiu oraz Katowicach) mimo implementacji dyrektywy oraz realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego działań naprawczych określonych w Programach Ochrony Powietrza 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).

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;

Wprowadzenie proponowanych rozwiązań będzie stanowił także **realizację kamieni milowych** związanych z przyjętym przez Radę Ministrów w kwietniu 2021 r. **Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)**. 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 (cz. pożyczkowa) „Wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego obowiązek tworzenia stref niskoemisyjnych dla wybranych najbardziej zanieczyszczonych miast” – termin realizacji II kw. 2024.

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

Ponadto, należy wskazać, że wybuch pandemii COVID-19 w marcu 2020 r. oraz rosyjska inwazja na Ukrainę w lutym 2022 r. zachwiały światową gospodarką powodując niepokój społeczny, czego konsekwencją był wzrost inflacji oraz przerwy w łańcuchach dostaw. Powyższe czynniki przełożyły się bezpośrednio na możliwości zakupowe oraz wymianę floty pojazdów służących do realizacji zadań publicznych przez jednostki samorządu terytorialnego, które nie były w stanie, w szybkim tempie pozyskać i przeznaczyć większych środków na rozwój zero- i niskoemisyjnego taboru. Przygotowane w projekcie ustawy rozwiązania mają na celu zmniejszenie zobowiązań flotowych związanych z wykonaniem, zlecaniem lub powierzaniem wykonania zadań publicznych z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym oraz świadczeniem i zlecaniem świadczenia usługi komunikacji miejskiej z zapewnieniem udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych autobusów.

Nakładane ustawą obowiązki nie są realizowane przez zobowiązane podmioty ze względu na wysoki koszt zakupu i eksploatacji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, które w wielu przypadkach przekraczają możliwości budżetowe jednostek samorządu terytorialnego oraz podmiotów, którym jest zlecane wykonywanie zadań publicznych. Zgodnie z założeniami z 2018 r., kiedy wchodziła w życie ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o elektromobilności”, ceny pojazdów elektrycznych miały się zrównać z pojazdami spalinowymi około 2022-2023 r. Poziom cen jednak nie wyrównał się, a co za tym idzie, zakup nowych pojazdów spełniających wymogi z ustawy o elektromobilności skutkowałby istotnym wzrostem cen świadczonych usług, co byłoby nieakceptowalne społecznie.

Ponadto, czas oczekiwania na dostępność tego rodzaju pojazdów jest w wielu przypadkach znacznie wydłużony w stosunku do pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi, co w przypadku konieczności bądź chęci szybkiego przeznaczenia pojazdów do realizowania zadań publicznych stanowi duże utrudnienie. W tego rodzaju sytuacjach, samorządy bądź przedsiębiorstwa wybierają pojazdy spalinowe, ze względu na możliwość ich szybkiego wdrożenia do floty i rozpoczęcia ich eksploatacji. Jednocześnie należy wskazać, że wykorzystywanie rozwiązań nisko- i zeroemisyjnych we flotach, w dalszym ciągu stanowi niszę. Nadal zdarzają się sytuacje, w których brak jest podmiotów przystępujących do przetargów dotyczących realizacji danego zamówienia publicznego albo brak jest podmiotów chcących przyjmować zlecenie realizacji zadań publicznych przy obecnych obowiązkach w zakresie wymaganego udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

Strefy czystego transportu

W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie przepisów mających na celu m.in. wprowadzenie obowiązku ustanawiania stref czystego transportu w miastach liczących powyżej 100 000 mieszkańców w przypadku przekroczenia poziomu dopuszczalnego NO₂. Z analizy danych udostępnianych przez Departament Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska² wynika, że w 2022 roku zanotowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu

² „Ocena jakości powietrza w strefach w Polsce za rok 2022. Zbiórca raport krajowy z rocznej oceny jakości powietrza w strefach wykonanej przez GIOŚ według zasad określonych w art. 89 ustawy - Prawo ochrony środowiska”. Źródło danych: Państwowy Monitoring Środowiska – Główny Inspektorat Ochrony Środowiska <https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/content/show/1004683>

średniorocznego NO₂ w 4 strefach, w których dokonywana jest ocena jakości powietrza, tj. w aglomeracji warszawskiej (m.st. Warszawa), aglomeracji krakowskiej (m. Kraków), aglomeracji wrocławskiej (m. Wrocław) oraz aglomeracji górnośląskiej (m. Katowice). Liczba miast, co do których będą mieć zastosowanie przepisy dotyczące wprowadzenia stref czystego transportu nie zmieniła się w ostatnich latach. Zgodnie z wynikami klasyfikacji stref za 2023 r., przeprowadzonej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, liczba stref, w których stwierdzono przekroczenie poziomu dopuszczalnego NO₂ nie uległa zmianie³. Oczekiwanymi efektami wprowadzenia powyższych regulacji jest przede wszystkim ochrona i poprawa zdrowia ludzkiego poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń i polepszenie jakości powietrza, a także ograniczenie negatywnego oddziaływania hałasu emitowanego przez silniki spalinowe, który jest szczególnie uciążliwy na obszarach gęstej zabudowy miejskiej.

Ponadto, w celu efektywniejszej realizacji obowiązków związanych z ustanawianiem stref czystego transportu konieczne jest uzupełnienie art. 89 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54) o gminy, do których Główny Inspektor Ochrony Środowiska będzie przekazywać wyniki oceny jakości powietrza, o których mowa w ust. 1 tego artykułu, za rok poprzedni, które uwzględniają informację na temat stwierdzonych przekroczeń dopuszczalnego poziomu (wartość stężenia średniorocznego) NO₂, a także o obniżeniu stężeń tego zanieczyszczenia.

Obowiązek nabywania w miastach powyżej 100 000 mieszkańców oraz w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii autobusów lub trolejbusów wyłącznie zeroemisyjnych

W wyniku zmiany ustawy o elektromobilności zostanie wprowadzony 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 zadań związanych z komunikacją miejską. Ponadto, konieczne jest wprowadzenie do obowiązujących przepisów ustawy o elektromobilności pojęcia związku metropolitalnego, w rozumieniu ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 2578), co wynika z konieczności doprecyzowania grupy podmiotów, na których ma spoczywać obowiązek dotyczący wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej. 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 jest uzasadnione wskazanie tego podmiotu wprost w treści przepisów ustawy o elektromobilności.

Należy wskazać, że wszystkie reformy KPO muszą być zgodne 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 ogniwami paliwowymi. Mając powyższe na uwadze, docelowy obowiązek - od 2025 r., może dotyczyć wyłącznie autobusów zeroemisyjnych.

Ponadto, jednostki zobowiązane do zakupu autobusów elektrycznych i wodorowych zostaną zwolnione z obowiązku opracowywania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu.

Zniesienie obowiązku wykonywania, zlecenia lub powierzania wykonania zadań publicznych z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym

Projekt ustawy przewiduje uchylenie art. 35 ust. 2-4 ustawy o elektromobilności oraz przepisu epizodycznego zawartego w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, który nakłada na jednostki samorządu terytorialnego z wyłączeniem gmin i

³ https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/content/measuring_air_assessment_rating_wios

powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, obowiązek wykonywania i zlecenia wykonania zadań publicznych z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym. Zgodnie z art. 38 ustawy o elektromobilności, podmioty zobowiązane do realizacji powyższego obowiązku przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

Zgodnie z danymi przekazanymi przez jednostki samorządu terytorialnego za 2021 r., 55% spośród 74 gmin, nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym 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 zaledwie 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 wyłącznie 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. 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, zlecenia lub powierzania wykonania zadania publicznego jest niska, a osiągnięcie zamierzonego celu w zakładanym w ustawie czasie nie jest możliwe uwzględniając powyższe tempo. Ponadto, należy pamiętać, że samorzady wciąż będą zobowiązane do zakupu pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, ze względu na funkcjonujące pozostałe regulacje - dotyczące m.in. zielonych zamówień publicznych.

Kwestia złagodzenia wymagań zamiast uchylenia przedmiotowych przepisów została przeanalizowana. Mając jednak na uwadze, że żaden z samorządów nie osiągnął ustawowego progu w zakresie realizacji zadań publicznych oraz brak pewności co do możliwości istotnego spadku cen pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, złagodzenie wymogów ustawowych nie znajduje uzasadnienia.

W związku z powyższym, konieczne jest również uchylenie art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności, który określa konsekwencje niedotrzymania zobowiązań wynikających z art. 35 ust. 2 pkt 1 ustawy o elektromobilności (z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego). Zgodnie z ww. przepisem umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych wygasają z dniem 31 grudnia 2025 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 35 ust. 2 ustawy o elektromobilności. Ponadto, samorzady wciąż będą zobowiązane do zakupu pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, ze względu na funkcjonujące pozostałe regulacje, dotyczące m.in. zielonych zamówień publicznych.

Zniesienie obowiązku świadczenia i zlecenia świadczenia usługi komunikacji miejskiej z zapewnieniem określonego udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na określonym ustawowo poziomie

Projektowane zmiany uwzględniają rezygnację z progu udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem we flocie użytkowanych autobusów, wykorzystywanych do świadczenia lub zlecenia świadczenia usługi komunikacji miejskiej na obszarze jednostki samorządu terytorialnego, wynikającego z art. 36 ust. 1 oraz art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności. Analizowane dane wskazują wprost, że realizacja trwających i planowanych inwestycji w tabor nie wystarczy do osiągnięcia progu 30% autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem do 2028 roku we flotach badanych samorządów. Należy wskazać, że 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 o elektromobilności, przy świadczeniu komunikacji miejskiej, nie wykorzystuje ani jednego autobusu napędzanego biometanem lub autobusu zeroemisyjnego. Mając na uwadze, że zgodnie z przepisami art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności od 1 stycznia 2025 roku jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 36 ust.

I 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 kontekście efektywnego wdrażania elektromobilności, powyższa zmiana podyktowana jest również tym, że największe wyzwania związane z redukcją emisji z transportu dotyczą miast powyżej 100 000 mieszkańców, gdyż na ich terenie użytkuje się około 80% floty autobusów miejskich w skali całego kraju. Zatem, uzasadnienie znajduje wprowadzenie obowiązku nabywania wyłącznie autobusów lub trolejbusów zeroemisyjnych w miastach powyżej 100 000 mieszkańców oraz w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Oczekiwane efekty:

- ograniczenie emisji CO₂ w horyzoncie 2030 r. oraz poprawa jakości powietrza przez ograniczenie emisji pyłów zawieszonych PM oraz NO_x;

- redukcja hałasu, który jest powodowany przez ruch drogowy;

- rozwój polskiego przemysłu motoryzacyjnego związanego z elektromobilnością. W Polsce produkowane są autobusy zeroemisyjne, baterie i silniki do pojazdów elektrycznych, osprzęt elektryczny a także działają firmy specjalizujące się w produkcji infrastruktury ładowania. Zgodnie z danymi GUS w latach 2017-2021 łączna wartość eksportu polskich autobusów elektrycznych wynosiła 750 milionów euro, czyli 37,9 proc. wartości eksportu e-busów z Unii Europejskiej. W każdym z wymienionych sektorów obecni są dostawcy rozwiązań z Polski (wymienić należy chociażby zakłady Solaris, Impacy Clean Power Technology, Medcom, Enika czy Ekoenergetykę) co świadczy o obecności krajowych podmiotów oferujących specjalistyczne usługi lub produkty w dziedzinie elektromobilności. Wprowadzane zmiany mogą w znaczący sposób przyczynić się do rozwoju we wskazanych dziedzinach, przez stymulację rynku.

- zmniejszenie uniezależnienia się od importu paliw ropopochodnych, zwiększenie bezpieczeństwa związanego z dostawami surowców energetycznych.

Ustanawianie na terenie miast stref czystego transportu oraz zwiększenie wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w ramach komunikacji miejskiej przyczyni się do redukcji szkodliwych emisji m.in. NO_x, pyłów zawieszonych oraz zanieczyszczenia hałasem. Ponadto, będzie mieć pozytywny wpływ na poprawę zdrowia publicznego i obniżenia liczby chorób związanych z oddychaniem. Przełoży się to na jakość życia mieszkańców oraz spowolnienie zmiany klimatu.

Rozwój zeroemisyjnego transportu zbiorowego oraz stref czystego transportu stanowią wsparcie w dążeniu do wzrostu udziału podróży środkami komunikacji zbiorowej i konkurencyjności względem transportu indywidualnego (samochodowego). Projektowane przepisy w głównej mierze skierowane są do miast rozwiniętych urbanistycznie, a także jednostek charakteryzujących się znaczącym potencjałem gospodarczym i dynamiką społeczną.

Proponowane zmiany mają także na celu optymalizację innowacji technologicznych oraz kreowanie warunków sprzyjających rozwojowi i wprowadzaniu nowoczesnych, ekologicznych rozwiązań w sektorze transportu, w tym transportu zbiorowego.

Należy zwrócić uwagę, że osiągnięcie wskazanych powyżej celów, nie jest możliwe za pomocą środków i działań, innych niż legislacyjne, a proponowane zmiany są zgodne z dotychczasową polityką Rządu RP w zakresie zarówno rozwoju elektromobilności, a także prowadzoną polityką poprawy jakości powietrza w Polsce.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W Europie już od kilku lat z powodzeniem funkcjonują strefy niskoemisyjne (tzw. LEZ – *Low Emission Zone*). Najwięcej takich stref powstało we Włoszech, gdzie strefy zostały wytyczone w centrach włoskich miast i miasteczek, np. w Rzymie, Mediolanie, Turynie, Neapolu, Florencji, Sienie, Luce, Pizie, Arezzie oraz Genui. Według danych Federalnej Agencji Środowiska ze stycznia 2024 r., w Niemczech funkcjonują łącznie 44 takie strefy. Szwecja jest pierwszym państwem w Europie, które wprowadziło możliwość ustanawiania stref niskiej emisji przez lokalne władze w 1996 roku. Strefę czystego transportu stworzono w Sztokholmie, gdzie objęto nią wyłącznie pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie powyżej 3,5 t. Efektem było ograniczenie ruchu ciężarówek oraz zmniejszenie emisji pyłu zawieszony o ok. 15-20%, a tlenków azotu o ok. 5-8%. Od 1 stycznia 2021 roku do strefy mogą wjeżdżać wyłącznie ciężarówki spełniające normę Euro 6 lub ciężarówki zeroemisyjne (elektryczne i wodorowe). Kolejnym przykładem jest Oslo, gdzie

ograniczenia wprowadzane są stopniowo. Strefa czystego transportu powstała w Oslo 1 października 2017 roku. Wjazd do strefy jest płatny i zależy od kategorii pojazdu oraz od pory dnia, natomiast z opłaty zwolnione są pojazdy elektryczne.

Ponadto, przepisy europejskie zakładają stopniowe dochodzenie do 100% udziału autobusów zero- i niskoemisyjnych w użytkowanych flotach. Należy zauważyć, że państwa indywidualnie wprowadzają także dodatkowe wymagania w niniejszym zakresie, np. Niderlandy nałożyły obowiązek na jednostki samorządu, aby od 2025 roku wszystkie kupowane autobusy w transporcie publicznym były zeroemisyjne, a od 2030 r., aby wszystkie używane autobusy były zeroemisyjne.

W kontekście proponowanych zmian istotne jest podkreślenie, że wpisują się one w działania na poziomie UE w zakresie ograniczenia emisji pochodzących z transportu. Zgodnie z porozumieniem osiągniętym między Parlamentem Europejskim oraz Radą nowe autobusy miejskie muszą ograniczyć emisję o 90% od 2030 roku, a od 2035 r. wszystkie nowe autobusy miejskie będą musiały być bezemisyjne.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Miasta o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000	37 miast	Dane GUS zawarte w opracowaniu merytorycznym „Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 30 czerwca 2023 r.”	Obowiązek wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej autobusami zeroemisyjnymi oraz w niektórych przypadkach konieczność ustanowienia strefy czystego transportu. Poprawa stanu środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu. Obecnie wg danych Głównego Inspektora Ochrony Środowiska przekroczenia średniorocznego dopuszczalnego poziomu zanieczyszczeń odnotowane zostały na obszarze 4 miast wchodzących w skład aglomeracji warszawskiej, aglomeracji krakowskiej, aglomeracji górnośląskiej oraz aglomeracji wrocławskiej tj. Warszawie, Krakowie, Katowicach i Wrocławiu
Jednostki samorządu terytorialnego o liczbie mieszkańców wyższej niż 50 000	około 400	Dane własne	Zniesienie obowiązku ciążącego na jednostkach samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000 dotyczącego wykonywania, zlecenia lub powierzania wykonania zadań publicznych z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub

			napędzanych gazem ziemnym przez jednostki samorządu terytorialnego.
Związek metropolitalny	1	Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim	Obowiązek wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej autobusami zeroemisyjnymi. Poprawa stanu środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu.
Producenci i sprzedawcy autobusów zeroemisyjnych, ich podzespołów oraz infrastruktury ładowania	30	Dane Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności wg stanu z 2021 roku	Większe zapotrzebowanie na autobusy zeroemisyjne oraz usługi i produkty związane z tą branżą. Wzrost liczby sprzedanych pojazdów elektrycznych oraz infrastruktury ładowania.
Główny Inspektor Ochrony Środowiska	1		Rozszerzenie katalogu podmiotów, do których będą przekazywane wyniki oceny jakości powietrza i klasyfikacji stref za rok poprzedni, o obowiązek informowania gmin o przekroczeniu na ich obszarze dopuszczalnego poziomu (wartość średnioroczna) NO ₂ .

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji.

Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych (30 dni) do następujących podmiotów:

- 1) Federacja Konsumentów;
- 2) Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności;
- 3) Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych;
- 4) Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności;
- 5) Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności;
- 6) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 7) Polska Izba Motoryzacji;
- 8) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 9) Polski Kongres Drogowy;
- 10) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
- 11) Stowarzyszenie Urbanści Polscy;
- 12) Towarzystwo Urbanistów Polskich;
- 13) Związek Miast Polskich;
- 14) Związek Samorządów Polskich;

JST	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	10,12
Saldo ogółem	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-10,12
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-0,92	-10,12
Źródła finansowania	Szczegółowe informacje stanowią Załącznik nr 1 do OSR.											
	Działania związane z rozwojem elektromobilności będą finansowane poprzez programy ze środków krajowych oraz pochodzące z funduszy Unii Europejskiej.											
	Źródło Finansowania	Wysokość środków						Środki przeznaczone na transport publiczny				
Finansowanie z zobowiązania wieloletniego FNT – środki krajowe	środki zobowiązania wieloletniego FNT w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanym dalej „NFOŚiGW”, w kwocie 900 mln. zł. pod warunkiem refundacji przez Ministerstwo Finansów dotyczących zakontraktowanych środków ze środków KPO, wraz z przyszłymi wpływami na poziomie ok. 200-250 mln zł						900 mln. zł wraz z przyszłymi wpływami na poziomie 200 mln zł rocznie - z tytułu opłaty emisyjnej. W perspektywie 10 lat jest to ok. 2,9 mld. zł.					
Środki KPO	Okolo 2 mld zł						W ramach III naboru programu Zielony Transport Publiczny złożone wnioski opiewają na kwotę wsparcia w łącznej wysokości 2,7 mld złotych, z czego miasta powyżej 100 000 mieszkańców złożyły wnioski na kwotę 2 mld zł. W związku z tym, w tym zakresie jest możliwe wskazanie środków KPO jako źródła finansowania dla realizacji przez samorządy wprowadzanego obowiązku w zakresie zakupu autobusów zeroemisyjnych pod warunkiem przekazania przez Polski Fundusz Rozwoju środków do					

			NFOŚiGW. Środki te dostępne są jedynie w terminach określonych w KPO, czyli do połowy 2026 r.
	Fundusz Modernizacyjny, zwany dalej „FM”	FM stanowią dochody ze zbycia w okresie 2020-2030 puli 2% całkowitej, unijnej liczby uprawnień do emisji CO ₂ (EUA) w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, tzw. EU-ETS, z czego Polsce przypada 43,41% udziałów. W dodatkowej puli 2,5% dostępnej w okresie 2024-2030 Polsce przypada 34,2% ze sprzedaży środków, co przy obecnych cenach EUA daje łączną kwotę blisko 55 mld zł.	Wsparcie nabycia autobusów zeroemisyjnych, w tym infrastruktury, mieści się w 2 z 6 działań finansowanych w ramach FM. Decyzja o akceptacji programu musi być podjęta przez Europejski Bank Inwestycyjny.
	środki ze Społecznego Funduszu Klimatycznego - fundusz ten zostanie utworzony w 2026 lub 2027 roku.	w ramach Funduszu Polska może otrzymać nawet 51,7 mld zł, które mają być przeznaczone na przeciwdziałanie społecznym skutkom włączenia emisji gazów cieplarnianych z sektora budynków i transportu drogowego do systemu ETS tzw. ETS2	Cześć środków z kwoty 51,7 mld zł będzie przeznaczona na zeroemisyjny transport zbiorowy, jako że jest on jednym z priorytetów w ramach zapewnienia dostępu do bezemisyjnej i niskoemisyjnej mobilności oraz szerszego działania na rzecz niwelowania wykluczenia transportowego.
	Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027	Około 13,7 mld zł	Priorytet FEPW.03 Zrównoważona mobilność miejska – około 2,1 mld zł
	Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027	Około 12,5 mld zł	Priorytet FEMA.03 Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu – około 1,6 mld zł
	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027	Około 8,9 mld zł	Priorytet FEPM.03 Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza – około 752 mln zł

	Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027	Około 13,6 mld zł	Priorytet FEMP.03 Fundusze europejskie dla transportu miejskiego – około 690 mln zł
	Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027	Około 4,6 mld zł	Priorytet FELB.03 Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej w Lubuskiem – około 330 mln zł
	Łącznie:		około 10,4 mld zł + środki przypadające z Funduszu Modernizacyjnego i Społecznego Funduszu Klimatycznego

Środki zostały przeliczone z EUR na PLN z uwzględnieniem tabeli kursów NBP z dnia: **2024-03-07** i kursu: **1 EUR = 4.3045 PLN.**

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń

1. W celu oszacowania kosztów wprowadzenia reformy KPO przyjęto założenie, że w dużych miastach będzie musiało zostać wymienionych około 7400 autobusów, a całkowita wymiana floty zajmie około 16 lat. Przewidziany czas jest związany z naturalnym tempem zużycia wynikającym z eksploatacji oraz amortyzacją floty. Obecnie wymianie podlega około 508 autobusów rocznie. Przy przyjęciu obecnych cen autobusów elektrycznych oraz wodorowych zastąpienie całej floty autobusów spalinowych będzie wiązać się z wydatkami w kwocie rządu 25,7 mld zł. Zaznaczyć należy, że różnica w kosztach między zakupem autobusów spalinowych oraz zasilanych paliwami alternatywnymi wynosi około 14,7 mld zł. Oznacza to dodatkowe koszty dla zobowiązanych miast w kwocie 920 mln zł. rocznie przez 16 lat. Źródłem powyższych danych jest opracowanie eksperckie pn. „Analiza rozwoju zeroemisyjnego, zbiorowego transportu drogowego (autobusy, trolejbusy, tramwaje) w Polsce wraz z rekomendacjami działań legislacyjnych i pozalegisacyjnych dla administracji publicznej i samorządowej, które będą dostosowane do krajowych warunków ekonomiczno-społecznych.”, która stanowi załącznik nr 2 do OSR.
2. Ustanowienie stref czystego transportu będzie wiązać się z kosztami związanymi z wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu, jak również z wdrożeniem i utrzymaniem systemu kontroli uprawnień. Mając na uwadze, że obszar stref jakie będą musiały być ustanowione leży wyłącznie w kompetencjach właściwych władz tych miast, ich zróżnicowanie pod kątem ludności, powierzchni, infrastruktury, a także rozwoju gospodarczego brak jest możliwości oszacowania, nawet w przybliżony sposób, wysokości dodatkowych wydatków budżetu jednostek samorządu terytorialnego.
3. Funkcjonowanie ustanowionych przez samorządy stref czystego transportu będzie stanowiło potencjalnie dodatkowe źródło wpływów do budżetu jednostek samorządu terytorialnego, gdyż będzie wiązać się z możliwością pobierania opłat od pojazdów innych niż zero emisyjne oraz wydawania nalepek uprawniających do wjazdu do strefy czystego transportu. Aktualne przepisy określają maksymalną stawkę opłaty, która może być pobierana za wjazd do strefy oraz koszt wydania nalepki. W tym zakresie projektowane przepisy nie wprowadzają zmiany. Miasta, w których powstaną strefy, posiadają różną strukturę floty pojazdów pod względem spełnianych norm emisji spalin Euro oraz ich sumaryczną liczbę. W związku z powyższym, brak jest możliwości oszacowania, nawet w przybliżony sposób wysokości dodatkowych wpływów do budżetu jednostek samorządu terytorialnego.
4. Zniesienie obowiązku ciężącego na jednostkach samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000 dotyczącego wykonywania, zlecenia lub powierzania wykonania zadań publicznych

	<p>z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przez jednostki samorządu terytorialnego będzie mieć pozytywny wpływ na ich kondycję finansową. Przy przyjęciu obowiązujących obecnie cen pojazdów elektrycznych oraz kosztów związanych z ich obsługą, eksploatacją oraz zużyciem przy użytkowaniu w celu wykonywania poszczególnych zadań publicznych, wprowadzone zmiany przyczynią się do powstania dużych oszczędności po stronie wydatków jednostek samorządu terytorialnego. Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie posiada informacji o wydatkach ponoszonych przez samorządy w związku z realizacją zadań publicznych przy udziale pojazdów zero- i niskoemisyjnych. W związku z tym brak jest możliwości oszacowania skali oszczędności.</p> <p>5. Rozszerzenie obowiązków informacyjnych GIOŚ, nie będzie wiązało się z dodatkowymi wydatkami budżetowymi. Główny Inspektor Ochrony Środowiska, zgodnie z art. 89 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska po dokonaniu oceny poziomów substancji w powietrzu w wyznaczonych strefach, przekazuje ich wyniki zarządowi województwa. Dołączenie do listy adresatów przedmiotowej informacji, ministra właściwego do spraw klimatu oraz miast, na obszarze których stwierdzono przekroczenie, nie stanowią zwiększenia wydatków budżetowych ani znacznego obciążenia administracyjnego, gdyż nie jest związane z koniecznością tworzenia nowego rodzaju raportu lub zwiększania zakresu badań, którym mają być objęte jednostki.</p>
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Przedsiębiorcy mogą skorzystać na rozwoju branży elektromobilności. Obecnie trwająca transformacja branży motoryzacyjnej oraz rozwój przedsiębiorstw nowych technologii stwarza szansę na zmianę modelu produkcji w kierunku innowacyjnych rozwiązań.</p> <p>Proponowane zmiany wpłyną pozytywnie na rozwój produkcji autobusów zeroemisyjnych na terenie Polski oraz rozwój branż związanych z tym sektorem. Autobusy elektryczne stanowią polską niszę specjalizacji – zgodnie z danymi GUS w latach 2017-2021 łączna wartość eksportu polskich autobusów elektrycznych wynosiła 750 milionów euro, czyli 37,9 proc. wartości eksportu e-busów z Unii Europejskiej. W Polsce produkowane są autobusy zeroemisyjne, a także działają firmy specjalizujące się w produkcji infrastruktury ładowania, tzn. stacji ładowania różnego typu. Na szczególną uwagę zasługuje firma Ekonergetyka z Zielonej Góry, która w ciągu kilku lat z działalności gospodarczej dwóch osób rozwinęła się w przedsiębiorstwo zatrudniające ok. 700 pracowników oraz które inwestuje w różnych państwach europejskich oraz w Stanach Zjednoczonych</p>						

		<p>Na polskim rynku działają także liczne firmy, które zajmują się produkcją komponentów do pojazdów oraz infrastruktury ładowania/paliw alternatywnych. Rynek rozwiązań dla transportu zeroemisyjnego w tym autobusowego zeroemisyjnego składa się obecnie z 4 głównych sektorów dostawców:</p> <ul style="list-style-type: none"> - taboru – w Polsce to przede wszystkim Solaris (hiszpańska grupa CAF, produkcja w Bolechowie pod Poznaniem), jak również ARP E-Vehicles - baterii – polscy dostawcy – np. Impact Clean Power Technology oraz dostawcy zagraniczni – np. LG Energy Solutions, SK Innovation, Northvolt, - silników i osprzętu elektrycznego – np. Medcom czy Enika, - infrastruktury, w tym ładowarek – np. Ekoenergetyka czy Medcom. <p>Proponowane regulacje stanowią szansę na rozwój branży i dalszą ekspansję firm działających w tym sektorze na terenie Polski.</p>
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Projekt ustawy wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych, energii elektrycznej, rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego oraz zwiększenie liczby autobusów zeroemisyjnych.</p> <p>Przedsiębiorcy mogą skorzystać na rozwoju branży elektromobilności. Obecnie trwająca transformacja branży motoryzacyjnej oraz rozwój przedsiębiorstw nowych technologii stwarza szansę na zmianę modelu produkcji w kierunku innowacyjnych rozwiązań.</p>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<p>Projekt pozytywnie wpłynie na stan zdrowia obywateli w związku z obniżeniem emisji zanieczyszczeń powietrza powstających w wyniku eksploatacji pojazdów drogowych i hałasu, a także przyczyni się do poprawy stanu środowiska naturalnego, w tym zwłaszcza poprawy jakości powietrza w Polsce. Będzie to miało kluczowe znaczenie w dużych aglomeracjach, gdzie aktualnie stwierdzane są przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla tlenków azotu.</p>
	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	<p>Osoby niepełnosprawne oraz starsze odniosą pośrednie korzyści związane z ograniczeniem szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu co wpłynie pozytywnie na ich stan zdrowia. Wymiana najstarszych wysokopokładowych autobusów miejskich, na nowe pojazdy niskopodłogowe, wpłynie pozytywnie na wygodę i bezpieczeństwo podróży.</p>
Niemierzalne	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>W przypadku przedsiębiorców prowadzących działalność bądź 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. Szczegółowe określenie wpływu projektowanych regulacji nie jest możliwe, albowiem 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, dysponować będą 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.</p>

Niemierzalne	wszyscy	<p>Wzrost świadomości społeczeństwa na temat roli i znaczenia transportu zeroemisyjnego, co pozwoli na szybsze dojście do neutralności klimatycznej i poprawę stanu środowiska naturalnego.</p> <p>Wzrost innowacyjności przedsiębiorstw i rozwój badań nad nowymi technologiami na skutek rozwoju rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się do rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym, produkcją akumulatorów i magazynowaniem energii, przedsiębiorstw energetycznych, teleinformatycznych oraz telekomunikacyjnych produkujących lub świadczących usługi na potrzeby transportu.</p>
--------------	---------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: zwiększenie liczby adresatów, do których kierowana będzie informacja wynikająca z istniejącego obowiązku informacyjnego Głównego Inspektora Ochrony Środowiska
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:
Projekt wprowadza rozszerzenie istniejącego obowiązku informacyjnego Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, poprzez wskazanie dodatkowych adresatów, do których będą przesyłane wyniki oceny i klasyfikacji stref, w których zostały przekroczone dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń, wynikającego z art. 89 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska.

9. Wpływ na rynek pracy

Rozwój przedsiębiorstw produkujących autobusy zeroemisyjne, komponenty do nich oraz odpowiednią infrastrukturę będzie prowadził do zwiększenia liczby miejsc pracy dla wykwalifikowanych pracowników technicznych oraz kadry inżynierskiej – zarówno w branży motoryzacji, jak i energetyki oraz programowania.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	Zwiększenie udziału zeroemisyjnych pojazdów spowoduje obniżenie emisji szkodliwych pyłów zawieszonych oraz NO ₂ i substancji pochodzących z sektora transportu, co w efekcie może rozwiązać problem związany z zanieczyszczonym powietrzem w miastach i na obszarach gęsto zaludnionych. Ponadto, zwiększenie udziału zeroemisyjnych pojazdów będzie miało pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców Polski.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, przy czym przepisy w zakresie wprowadzonego obowiązku zakupu autobusów zeroemisyjnych będą obowiązywać od 1 stycznia 2025 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ocena realizacji obowiązków nałożonych na miasta będzie przeprowadzana co roku, w oparciu o sprawozdania przekazywane przez jednostki samorządu terytorialnego.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Załącznik nr 1 - Szczegółowe informacje dotyczące kosztów oraz poziomu dofinansowania do nabycia autobusów zeroemisyjnych użytkowanych w komunikacji miejskiej.

Załącznik nr 2 - „Analiza rozwoju zeroemisyjnego, zbiorowego transportu drogowego (autobusy, trolejbusy, tramwaje) w Polsce wraz z rekomendacjami działań legislacyjnych i pozalegisacyjnych dla administracji publicznej i samorządowej, które będą dostosowane do krajowych warunków ekonomiczno-społecznych”.