2020.11.17

**UZASADNIENIE**

1. **Potrzeba i cel regulacji**

Elektromobilność jest dziedziną, która rozwija się dynamicznie na całym świecie, wprowadzane są coraz nowsze rozwiązana, które mają na celu przyczynić się do neutralności klimatycznej transportu oraz zwiększenia poziomu ekologii tego sektora.

Przez czas obowiązywania dotychczasowej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zgłaszanych było wiele postulatów i uwag co do treści jej przepisów. Projektowane zmiany ustawy mają na celu wyjście naprzeciw oczekiwaniom społecznym oraz dostosowanie się do coraz szybszego rozwoju branży motoryzacyjnej.

Proponowane zmiany mają służyć jeszcze lepszemu wsparciu rozwoju elektromobilności oraz infrastruktury paliw alternatywnych, a tym samym zachęcić konsumentów do zakupu pojazdów napędzanych tymi paliwami.

Należy również wskazać, że projektowana ustawa, w zakresie swojej regulacji, transponuje do polskiego prawa Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego oraz Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE, w kwestiach związanych z budową stacji ładowania przez OSD.

Głównym celem projektowanych zmian jest dostosowanie obowiązujących przepisów prawa do założeń zawartych w ogłoszonej przez Ministra Klimatu i Środowiska „Dziesiątki dla elektromobilności”.

Jednocześnie Minister Klimatu i Środowiska i nadzorowany przez niego Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, 26 czerwca 2020 r., uruchomili programy mające na celu wsparcie osób fizycznych oraz przedsiębiorców w zakupie pojazdów zeroemisyjnych. Pierwsze programy zakończyły się 31 lipca 2020 r.

Wszystkie te programy traktowane są jako pilotaże. Pozwolą one poznać oczekiwania zainteresowanych wsparciem oraz zebrać doświadczenia (zarówno od strony warunków wsparcia, jak i logistyki wdrażania) dotyczące krajowego rynku pojazdów elektrycznych które zostaną wykorzystane przy pracach nad kolejnymi naborami.

 Po zakończeniu pierwszych programów Ministerstwo Klimatu i Środowska oraz NFOŚiGW dokonają ich ewaluacji, ewentualnych usprawnień i modyfikacji warunków.

Analizowana była kwestia recyklingu baterii instalowanych w pojazdach elektrycznych i hybrydowych, jednak stwierdzono brak uzasadnienia dla rozszerzania przedmiotowego projektu o kwestię zagospodarowania tych odpadów. W przypadku baterii do pojazdów elektrycznych i hybrydowych stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Projektowana ustawa uwzględnia ponadto europejskie standardy emisji spalin (Euro), które r regulują dopuszczalny poziom еmіѕјi tlеnków аzоtu, tlеnków węglа, węglоwоdоrów оrаz сząѕtеk ѕtаłусh dla pojazdów, którе роruѕzајą ѕіę ро drоgасh rejestrowanych na terenie Unii Europejskiej. Mianowicie, ze względu na powszechność stosowania norm emisji spalin Euro w dokumentach technicznych i ich powszechną znajomość zdecydowano się na wybór ich jako sposobu określenia, które pojazdy mają prawo wjazdu do wyznaczonej strefy czystego transportu. Wiedza na temat spełniania przez pojazd konkretnej normy emisji jest łatwo dostępna zarówno w dokumentacji technicznej pojazdu, jak również dla stacji kontroli pojazdów i innych organów wykonujących czynności kontrolne pojazdów samochodowych, zatem odwołanie się do tych norm jest rozwiązaniem łatwym do zastosowania i zweryfikowania. Pierwsza norma Euro 1 została wprowadzona w 1993 r. dla pojazdów wyposażonych w silniki benzynowe i 1992 r w wysokoprężne.

Norma Euro 2 obowiązuje od 1997 r. dla pojazdów wyposażonych w silniki benzynowe i 1996 r. w wysokoprężne.

Norma Euro 3 obowiązuje od 2001 r. dla pojazdów wyposażonych w silniki benzynowe i wysokoprężne.

Norma Euro 4 obowiązuje od 2004 r. dla pojazdów wyposażonych w silniki benzynowe i wysokoprężne.

Norma Euro 5 obowiązuje od 2011 r. dla pojazdów wyposażonych w silniki benzynowe i wysokoprężne.

Norma Euro 6 obowiązuje od 2015 r. dla pojazdów wyposażonych w silniki benzynowe i 2016 r. w wysokoprężne.

Zgodnie z raportem Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA (<https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf>) średni wiek samochodów pasażerskich zarejestrowanych w Polsce to 13,9 lat. Zgodnie z ww. raportem łączna liczba zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych wynosi 23 429 016. Z tego 18 859 276 jest starszych niż 10 lat. Oznacza to, że  samochody o normie emisji spalin Euro 4 i poniżej stanowią ponad 80% pojazdów w Polsce. W kontekście proponowanych rozwiązań w zakresie stref czystego transportu należy przyjąć, że działania mające na celu zmniejszenie poziomu emisji w centrach miast gdzie są one najwyższe, jest uzasadnione ze względów zdrowotnych i ekologicznych. Działania te wpisują się również w cele polskiego rządu oraz cele wskazane przez Unię Europejską w zakresie dążenia do redukcji emisji pochodzących z transportu.

 W projektowanych przepisach wprowadzono także niezbędne pojęcia związane z planowanym powstaniem infrastruktury tankowania wodoru.

1. **Obowiązujący stan prawny**
2. **Prawo krajowe**

Obowiązujące przepisy regulują funkcjonowanie paliw alternatywnych wykorzystywanych w transporcie oraz stanowią ramy prawne dla bezpiecznego korzystania z tego rodzaju paliw. Dodatkowo, ujednolicają kwestie związane z rynkiem elektromobilności, wprowadzając, m.in. ułatwienia dla posiadaczy aut zeroemisyjnych i niskoemisyjnych oraz nakładają różnego rodzaju obowiązki na jednostki samorządu terytorialnego. W związku z ciągłym rozwojem elektromobilności w Polsce oraz na świecie konieczne jest wprowadzenie do obecnie obowiązujących przepisów pewnych zmian i modyfikacji.

* 1. **Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

W obecnym stanie prawnym istnieją przepisy regulujące kwestie związane z ustanawianiem stref czystego transportu na terenie miast. Wprowadzenie takiej strefy jest możliwe w gminie liczącej powyżej 100 tys. mieszkańców, tylko dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia. Wjazd do strefy jest możliwy dla pojazdów napędzanych energią elektryczną, gazem ziemnym oraz wodorem, jak również dla pojazdów policji, straży pożarnej etc. Identyfikujące naklejki na szybę posiadają pojazdy elektryczne oraz z pojazdy wodorowe, jak również napędzane gazem ziemnym (wydawane na wniosek właściciela). Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić swoje wyłączenia od ograniczenia wjazdu do strefy inne niż wymienione już w ustawie. Kodeks wykroczeń, w art. 96c, wprowadza karę grzywny do 500 zł dla osób nieprzestrzegających ograniczeń związanych z wjazdem do strefy czystego transportu.

W przypadku dróg krajowych kategorii S i A, które znajdują się w granicach miast i metropolii, władze samorządowe nie mają kompetencji w zakresie wyznaczania buspasów. Organem, który sprawuje nad nimi nadzór jest GDDKiA. W obszarach dużych miast porusza się nimi codziennie wielu mieszkańców. Powoduje to duże utrudnienia w płynności ruchu dla pojazdów transportu miejskiego, szczególnie rano w kierunku centrum miasta oraz w godzinach popołudniowych na jego drogach wylotowych.

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w obecnym brzmieniu, nakłada obowiązek zapewnienia dostępu stron trzecich do stacji ładowania. W projekcie obowiązek ten został zmodyfikowany. Obecnie występują również wątpliwości odnośnie do kwestii, które stacje ładowania świadczą usługę ładowania przez co podlegają obowiązkowej kontroli przeprowadzanej przez Urząd Dozoru Technicznego (UDT). Brak również przepisów dających UDT uprawnienia w zakresie dodatkowych kontroli, np. w przypadku powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa

W obecnym stanie prawnym, ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie reguluje kwestii wprowadzania do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych stacji tankowania wodoru i stacji gazu ziemnego oraz kwestii pobierania opłat za nadawanie podmiotom indywidualnych kodów identyfikacyjnych. Polska zobowiązała się do stworzenia repozytorium kodów ID w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez KE. Konieczne jest więc wyznaczenie podmiotu nadającego kody oraz określenie zasad ich wydawania.

Dotychczasowe doświadczenia wynikające ze stosowania ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych pokazują również, że obecne przepisy nie zapewniają wystarczających ułatwień w zakresie instalacji punktów ładowania znajdujących się w budynkach dla mieszkańców tych budynków.

Nowelizowana ustawa nie przewiduje również szczególnych rozwiązań w zakresie udzielania zamówień publicznych na pojazdy. Wyznacza natomiast obowiązek dotyczący minimalnego poziomu pojazdów niskoemisyjnych we flocie jednostek samorządu terytorialnego oraz urzędów państwowych. Zawiera także, katalog podmiotów zwolnionych z obowiązku posiadania pojazdów niskoemisyjnych w posiadanej lub używanej flocie. Jest to zwolnienie ogólne, które w projekcie zostało doprecyzowane i będzie obejmować konkretne rodzajów pojazdów.

Ponadto, obowiązująca ustawa nie określa trybu postępowania przetargowego w celu wyboru operatora, gdy ogólnodostępna stacja ładowania została wybudowana przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, zaś konieczność opracowania takich przepisów wynika z dyrektywy 2019/944.

Co więcej, obecnie w ustawie brak jest uregulowań dotyczących wykorzystania wodoru w zasilaniu pojazdów, który staje się w perspektywie przyszłości coraz bardziej popularnym paliwem. W związku z tym, projekt wprowadza do nowelizowanej ustawy niezbędne w tym zakresie regulacje.

**1.2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych**

W Polsce pojazdy niskoemisyjne o masie całkowitej powyżej 3,5 tony podlegają takim samym opłatom za przejazdy po drogach krajowych jak pojazdy napędzane silnikami spalinowymi, spełniające najwyższą normę EURO. W większości krajów europejskich pojazdy niskoemisyjne zwolnione są z opłat w części powiązanej z klasą emisji spalin jak np. w Niemczech, czy Czechach i podlegają tylko pozostałym opłatom stałym. Inne kraje, jak np. Austria, stosują preferencyjnie niskie taryfy opłat dla tych pojazdów.

Obecnie pojazdy użytkowane w formie współdzielenie nie posiadają uprawnień do poruszania się po wyznaczonych buspasach.

**1.3. Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych**

 Obecne przepisy nie określają zasad amortyzacji dla innych niż elektryczne pojazdów niskoemisyjnych.

**1.4. Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych**

Obecne przepisy nie określają zasad amortyzacji dla innych niż elektryczne pojazdów niskoemisyjnych.

**1.5. Ustawa z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali**

Obecnie przepisy nie pozwalają zaliczyć montażu punktu ładowania do czynności zwykłego zarządu, co utrudnia instalację tych obiektów. Nie określono także, kto ponosi koszty przeprowadzenia niezbędnej w tym zakresie ekspertyzy.

**1.6. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane**

Budynki mieszkalne wielorodzinne co najmniej raz na 5 lat poddawane są kontroli okresowej, która obejmuje, m.in., badanie instalacji elektrycznej. Kontrola taka jest przeprowadzana również w przypadku zgłoszenia przez mieszkańców możliwości wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa na skutek pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej budynku na skutek dokonania nieuzasadnionych względami technicznymi lub użytkowymi ingerencji lub naruszeń.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, nie reguluje natomiast kwestii związanych z przeprowadzeniem ekspertyzy obejmującej ocenę instalacji elektrycznej w obrębie wewnętrznych i zewnętrznych miejsc postojowych związanych z budynkiem pod względem mocy przyłączeniowej, która może zostać wykorzystana na potrzeby funkcjonowania punktów ładowania oraz wskazania punktów i parametrów, odnośnie do możliwej instalacji kolejnych punktów ładowania.

**1.7. Ustawa z dnia z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz
o Krajowym Funduszu Drogowym**

Zawarte w ustawie przepisy regulują kwestię dotyczącą pobierania opłat za przejazd pojazdów po autostradach płatnych. W obecnym stanie prawnym pojazdy niskoemisyjne o masie całkowitej powyżej 3,5 tony podlegają obowiązkowi wnoszenia opłat za przejazd płatnymi odcinkami autostrad. Nie uwzględnia się więc, wynikających z aspektów ekologicznych, preferencji dla ich użytkowników.

**1.8. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne**

Przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne regulują, m.in., warunki zaopatrzenia i użytkowania energii elektrycznej oraz zasady zaopatrzenia w te energię, co znajduje również zastosowanie do infrastruktury ładowania pojazdów.

Zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, przedsiębiorstwo energetyczne, które zajmuje się dystrybucją energii zawiera umowę z podmiotem ubiegającym się o przyłączenie do sieci, jeśli pozwalają na to techniczne i ekonomiczne warunki. Nie ma natomiast uregulowań, jak postępować w przypadku braku możliwości przyłączenia do wybranej przez wnioskodawcę lokalizacji z powodu niewystarczającej mocy.

W obecnym brzmieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, brakuje również uregulowań dotyczących zawarcia jednej umowy z przedsiębiorstwem energetycznym w przypadku, gdy podmiot posiada dwa punkty przyłączenia do sieci, np.: w mieszkaniu oraz punkt ładowania przypisany do stanowiska postojowego.

**1.9. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym**

W obecnym stanie prawnym zezwala się na poruszanie się pojazdów elektrycznych po pasach ruchu wyznaczonych dla autobusów . Projektuje się poszerzenie zakresu przedmiotowego tego przepisu poprzez nadanie ww. uprawnienia także pojazdom zasilanym wodorem i wykorzystywanym na zasadzie najmu krótkoterminowego (carsharingu).

Co więcej, zgodnie z obowiązującym brzmieniem ustawy, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki wodnej nie posiada uprawnień dostępowych do rejestru CEPiK, co proponuje się zmienić.

**1.10 Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze**

Dotychczasowa delegacja ustawowa zawarta w art. 69 odnosi się tylko do praktyki, o której mowa w art. 52 ust. 4 ww. ustawy, tj. praktyki przy wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi oraz sporządzaniu projektów i dokumentacji geologicznych. Nie odnosi się natomiast wprost do praktyki określonej w art. 52 ust. 8, tj. praktyki osób zatrudnionych w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznych.

**1.11. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym**

W obecnym stanie prawnym nie uwzględniono nowych kompetencji UDT przewidzianych w przedmiotowym projekcie zmian ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

**2. Prawo europejskie**

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego ma na celu popularyzację ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Przepisy dyrektywy nakładają na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału ekologicznie czystych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia kończących się w 2025 r. i w 2030 r. Zakresem ww. dyrektywy objęte zostały zawierane umowy zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych oraz świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego, specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularnego transportu osób, transportu i doręczania przesyłek pocztowych lub paczek oraz wywozu odpadów, o ile zamawiający mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień publicznych określonych w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE  i Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylającej dyrektywę 2004/17/WE. Dyrektywa obejmuje także swoim zakresem udzielane w ww. trybie zamówienia z zakresu świadczenia usług w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości nieprzekraczającej wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Dyrektywa 2019/944 UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE ustanawia zasady dotyczące wytwarzania, przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii i dostaw energii elektrycznej, oraz przepisy dotyczące ochrony konsumentów, w celu stworzenia zintegrowanych, konkurencyjnych, elastycznych i przejrzystych rynków energii elektrycznej. Niniejsza dyrektywa dąży do zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa dostaw i sprawnego przejścia na zrównoważony, niskoemisyjny system energetyczny. W zakresie przedmiotowej ustawy transpozycji podlegają warunki posiadania przez operatora systemu dystrybucji stacji ładowania pojazdów, określone w art. 33 Dyrektywy.

1. **Opis proponowanych zmian – przewidywane skutki prawne**

1. Projektowane zmiany mają na celu przede wszystkim:

* doprecyzowanie zasad dotyczących wprowadzania stref czystego transportu, wyznaczenie obowiązku tworzenia stref w miastach liczących powyżej 100 000 tys. mieszkańców
* wprowadzenie mechanizmów dla GDDKiA i samorządów w zakresie tworzenia buspasów na drogach krajowych,
* wprowadzenie ułatwień w procedurach planowania i projektowania punktów ładowania
w budynkach wielorodzinnych, w tym określenie obowiązku zapewnienia odpowiedniej mocy przyłączeniowej dla budynków i wprowadzenie ułatwień w uzyskiwaniu zgody na instalację punktu ładowania na parkingach wielostanowiskowych we wspólnotach/spółdzielniach mieszkaniowych,
* wprowadzenie zerowej stawki opłat drogowych i środowiskowych dla pojazdów niskoemisyjnych o masie własnej powyżej 3,5 t,
* dookreślenie uprawnień UDT w zakresie przeprowadzania kontroli,
* doprecyzowanie kwestii związanych ze stacjami ładowania oraz zmiana definicji stacji ładowania,
* nałożenie obowiązku wydawania indywidualnych kodów identyfikacyjnych oraz wprowadzenie odpłatności za wydawanie tych kodów,
* wprowadzenie ułatwień dla świadczenia usług w systemie krótkoterminowego najmu samochodów,
* określenie zasad amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych,
* wprowadzenie ułatwień w zakresie budowy stacji ładowania,
* wprowadzenie możliwości poruszania się po buspasach pojazdów elektrycznych, wodorowych oraz współdzielonych,
* wprowadzenie definicji dla infrastruktury tankowania wodoru,

- wdrożenie dyrektyw Parlamentu Europejskiego nr 2019/1161 i 2019/944

2. Kluczowe zmiany zawarte w projekcie

Jedną z najistotniejszych zmian wprowadzanych w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych proponowanych w projekcie, jest ww. zmiana zasad tworzenia stref czystego transportu. Zgodnie z obecne obowiązującymi uregulowaniami dotyczącymi stref czystego transportu, gminy liczące powyżej 100 tys. mieszkańców mają możliwość wprowadzania takich stref, jednakże praktyka wskazuje, że nie podejmują takich działań. Projektowane zmiany maja na celu uelastycznienie przepisów w tym zakresie. Dobrym rozwiązaniem wydaje się prowadzenie możliwości utworzenia stref dla wszystkich miast, niezależnie od liczby mieszkańców, tak jak przewidywała to pierwotna wersja projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednocześnie, proponuje się nałożyć obowiązek ich utworzenia na gminy liczące więcej niż 100 tys. mieszkańców, ze względu na większą emisję zanieczyszczeń powietrza na takich terenach Kolejne proponowane zmiany to nadanie gminom postulowanych możliwości progresywnego wprowadzania ograniczeń w ruchu pojazdów, w zależności od normy emisji spalin na terenach objętych strefą czystego transportu i docelowo umożliwienie wjazdu tylko dla pojazdów niskoemisyjnych, oraz stworzenie systemu identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu. Pojazdy uprawnione do wjazdu do stref czystego transportu powinny mieć specjalne oznaczenia, zróżnicowane ze względu na sposób napędu danego pojazdu, tak aby niewątpliwie było wiadomo, czy dany pojazd jest uprawniony do poruszania się po strefie. Istotne jest również rozszerzenie katalogu pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy o pojazdy napędzane gazem LPG. Pojazdy takie mają wpływ na obniżenie emisji w niektórych aspektach związanych ze spalaniem paliw. Jednocześnie nie przewiduje się rozszerzania katalogu przywilejów dla tego tupu pojazdów, tak jak ma to miejsce w przypadku gazu ziemnego (CNG i LNG). Gaz LPG jest produktem ubocznym rafinacji ropy naftowej. W związku z celami polegającymi na redukcji wydobycia ropy naftowej oraz wykorzystania paliw ropopochodnych, gaz LPG nie powinien być preferencyjnie traktowany tak, jak paliwa alternatywne. Dodatkowo warto nadmienić, że rynek LPG jest w Polsce bardzo dobrze rozwinięty pod względem liczby pojazdów i stacji tankowania, w związku z tym nie wymaga dalszego wsparcia. Polska posiada największy udział pojazdów zasilanych gazem LPG w Europie i wynosi on pond 15% (Litwa – 10%, Włochy – 8%).

Projektowane przepisy nie zmieniają zasad w zakresie możliwości wjazdu do stref dla ich mieszkańców. Zgodnie z propozycjami zawartymi w projekcie rozszerzeniu uległ katalog pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu o pojazdy zasilane gazem LPG, pojazdy służb miejskich, pojazdy użytkowne przez osoby których celem wjazdu do strefy jest pomoc innym osobom w niezbędnych sprawach życia codziennego oraz pojazdy należące do mikro i małych przedsiębiorców prowadzących działalność na terenie strefy. Proponowane przepisy nie wprawdzą żadnych nowych obciążeń finansowych dla obywateli.

Projektowane zmiany mają również na celu wprowadzenie ułatwień w uzyskaniu zgody na instalację punktu ładowania na parkingach wielostanowiskowych we wspólnotach lub spółdzielniach mieszkaniowych. Należy jasno doprecyzować w jakich przypadkach możliwa jest odmowa udzielenia takiej zgody. Dodatkowo, przepisy powinny nakładać obowiązek planowania rozwoju stacji ładowania przy projektowaniu osiedli mieszkaniowych.

Kolejną szczególnie istotną zmianą zawartą w projekcie jest przyznanie UDT w sposób wyraźny uprawnień kontrolnych wobec stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji i spełniania wymagań określonych w przepisach wykonawczych do ustawy. Obowiązujące przepisy ustawy przewidują bowiem jedynie dokonywanie przez UDT badań na wniosek, w ściśle określonych przypadkach. Aby zwiększyć bezpieczeństwo ww. obiektów oraz ich użytkowników proponuje się przyznać Prezesowi UDT kompetencję do Przeprowadzenia kontroli w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania, jak również w przypadku stwierdzenia, że dany podmiot nie wystąpił o nadanie numeru EIPA, co, wobec istotnych korzyści związanych z otrzymaniem takiego numeru, może powodować wątpliwości w zakresie sposobu jego eksploatacji.

Proponowane zmiany dotyczyć będą także zniesienia konieczności ponoszenia opłat drogowych przez przedsiębiorców posiadających pojazdy niskoemisyjne za przejazd drogami ekspresowymi i autostradami w takiej samej wysokości, w jakiej ponoszą je użytkownicy pojazdów spełniających normę emisji spalin do poziomu EURO 5. Intencją projektowanej zmiany jest przedstawienie transportu niskoemisyjnego jako atrakcyjnej alternatywy zarówno dla najstarszych pojazdów oraz poprzez zachęty do wymiany floty na bardziej ekologiczną. Zwolnienie pojazdów niskoemisyjnych z opłat obniży koszty bowiem eksploatacji dla ich właścicieli i przyczyni się do zwiększenia ich popularności we flotach firm transportowych.

Mając na uwadze, że celem rozwiązania jest promocja niskoemisyjnego transportu, jako alternatywy dla zakupu nowych pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe uzasadnione jest wprowadzenie dodatkowych zachęt dla tych przedsiębiorców, którzy zdecydują się na zakup pojazdów niskoemisyjnych.

Zgodnie z danymi z raportu ACEA za 2018 r., w Polsce zarejestrowanych jest 1 228 446 pojazdów o masie powyżej 3,5 t oraz autobusów. Oznacza to, że udział tych pojazdów w ogólnej liczbie pojazdów - 27 306 660 wynosi 4%.

Przyjmując powyższy udział pojazdów powyżej 3,5 t w całkowitej liczbie pojazdów można założyć, że z planowanych w 2030 r. w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 600 tys. pojazdów elektrycznych i hybrydowych, pojazdy o masie powyżej 3,5 tony stanowić będą podobny udział procentowy. Daje to liczbę 24 000 takich pojazdów.

Jednocześnie, zgodnie z Krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych do 2025 r. w Polsce zarejestrowanych będzie ok. 57 tys. pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG i LNG). Na bazie przyjętych w tym dokumencie założeń można szacować, że w 2030 r. liczba pojazdów zasilanych gazem ziemnym (CNG i LNG) wyniesie 173 696. Z uwagi na zastosowane paliwo przyjąć należy, że większość z tych pojazdów będzie pojazdami powyżej 3,5 tony.

Proponowane przepisy mają zatem na celu zwolnienie z opłat jedynie 198 tys. pojazdów w 2030 r.. Można założyć, że w 2030 r. łączna liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce będzie wyższa niż w 2018 r. Przyjmując jednak tą samą liczbę, zwolnienie dotyczyć będzie 0,7 % ogólnej liczby pojazdów zarejestrowanych w Polsce. Oszacowanie zmniejszenia wpływów przy powyższych założeniach zawarto w OSR do projektu.

Projekt zmian do ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych przewiduje również stworzenie jasnego mechanizmu wytyczania uprzywilejowanych pasów ruchu na drogach ekspresowych i autostradach przebiegających na terenach miast.

Zawarta obecnie w ustawie z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych definicja stacji ładowania nie rozstrzyga jasno, iż jest to stacja świadcząca usługę ładowania. Doprecyzowanie przepisów w tym zakresie pozwoli w jasny sposób odróżnić stacje ładowania, które świadczą usługę ładowania i muszą podlegać obowiązkom takim jak wymóg przeprowadzenia badań technicznych od innych obiektów o podobnym charakterze. Pozwoli to uniknąć wątpliwości w zakresie postępowania ze stacjami demonstracyjnymi i testowymi, które nie świadczą usług ładowania.

W Europie, w tym w Polsce, prężnie rozwija się system polegający na krótkoterminowym najmie pojazdu samochodowego, odbywający się za pomocą platform i aplikacji, tzw. carsharing. W krajowych przepisach nie ma obecnie prawnie uregulowanej definicji tej formy najmu, dlatego propozycja takiego przepisu została dodana do projektowanych zmian w ustawie z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Dodatkowo, stworzony został system zachęt dla użytkowników oraz operatorów zajmujących się świadczeniem takiej usługi, m.in. zwolnienie z obowiązku opłaty za parkowanie w przestrzeni miejskiej oraz możliwość poruszania się po buspasach.

Projektowane rozwiązania mają także na celu określenie zasad korzystniejszej amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych. Zaproponowane rozwiązania są korzystniejsze od obowiązujących dla pojazdów spalinowych, a co za tym idzie służą promocji pojazdów niskoemisyjnych. W związku z spodziewanym wzrostem popularności pojazdów zasilanych wodorem, w projektowanym przepisach zostały zawarte niezbędne definicje i zapisy pozwalające na powstanie infrastruktury tankowania tego paliwa.

Ponadto, projektowane zmiany w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne mają także na celu ułatwienie budowy stacji ładowania. Obecnie, w przypadku budowy stacji ładowania pojazdów, problematyczną i długotrwałą procedurą jest uzyskanie od Operatora Systemu Dystrybucyjnego, zwanego dalej: „OSD”, warunków przyłączeniowych. Wprowadzane zmiany polegać będą na skróceniu terminu odpowiedzi od OSD ze 150 do 30 dni. W przypadku braku możliwości zapewnienia wskazanej we wniosku mocy przyłączeniowej, OSD będzie zobowiązany udzielić informacji o najbliższej lokalizacji, gdzie może ją zapewnić oraz maksymalnej mocy we wskazanym miejscu.

**Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

**Art. 2 - Definicje**

Artykuł określa pojęcia, co do zasady, niedefiniowane w innych aktach prawnych, których określenie w ustawie pozwoli na dokładne wyznaczenie ram przedmiotowych projektowanych zmian. Zmianie uległo także brzmienie niektórych funkcjonujących obecnie definicji. Najważniejsze pojęcia zdefiniowane w art. 2 zostały przedstawione poniżej.

**Autobus zeroemisyjny** – obecna definicja została doprecyzowana.

**Dwukierunkowy punkt ładowania** - oznacza punkt ładowania który umożliwia także pobór energii elektrycznej z podłączonego do niego pojazdu.

**Operator stacji wodoru** – zdefiniowane zostało pojęcie operatora stacji wodoru.

**Pojazd napędzany gazem ziemnym** – definicja został doprecyzowana o typ silnika, w jaki wyposażony jest pojazd aby spełnić wymóg w niej zawarty. Wymienione są silniki jednopaliwowe oraz dwupaliwowe typu A1.

**Punkt tankowania wodoru-** zdefiniowany został punkt tankownia wodoru.

**Stacja ładowania** - definicja została doprecyzowana o sformułowanie, iż jest to obiekt, który świadczy usługę ładowania.

**Stacja tankowania wodoru** – dodano definicję stacji zasilającej w wodór

**Usługa współdzielenia** – wprowadzone zostało pojęcie uproszczonej formy najmu krótkoterminowego pojazdu.

**Zamawiający** - wprowadzone zostało pojęcie zgodne z art. 4 i art. 5 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. poz. 1843).

**Wodór** – podano definicję wodoru jako paliwa.

**Art. 3**

Zmodyfikowany pkt 10 w ust. 1 umożliwia właścicielom pojazdów posiadających wykupiony abonament na usługę ładowania u jednego operatora równoprawny dostęp do ogólnodostępnych stacji ładowania.

**Art. 3a**

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady Europy (UE) 2019/944 określone zostały zasady tworzenia i operowania przez OSD energetycznego stacji ładowania pojazdów. Co do zasady, zgodnie z przepisami dyrektywy, OSD nie może być właścicielem, posiadać ani budować stacji ładowania pojazdów. Ma to na celu uniknięcie sytuacji kiedy OSD wykorzystałoby swoją uprzywilejowaną sytuację i rozwijało sieć dystrybucyjną w ten sposób aby tylko należące do niego stacje były przyłączane do sieci. Dyrektywa przewiduje jednak procedurę, której zastosowanie umożliwia OSD, w drodze wyjątku, nabycie własności stacji ładowania lub jej budowę lub eksploatację. Projektowany przepis wdraża przepisy dyrektywy dotyczące wskazanej procedury przetargowej do krajowego porządku prawnego.

**Art. 3b**

Projektowany przepis określa tryb przeprowadzenia konsultacji rynkowych oraz sprzedaży wybudowanej przez operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego lub będącej jego własnością ogólnodostępnej stacji ładowania, oraz rolę Prezesa URE w tym trybie.

**Art. 10a**

Określa warunki techniczne dla dwukierunkowego punktu ładowania.

**Art. 12a**

Projektowany artykuł określa procedurę dotyczącą instalacji punktu ładowania pojazdów poprzez złożenie wniosku do właściwego zarządcy nieruchomości oraz kwestie dotyczące kosztów i odmowy realizacji takiej instalacji. W przypadku budynków będących zabytkami instalacja punktu ładowania uzależniona jest od zgody właściwego konserwatora zabytków.

**Art.19**

Zmianie uległa delegacja do wydania rozporządzenia dotyczącego punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu. Zgodnie z propozycją, organem właściwym do wydania rozporządzenia będzie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii.

**Art. 29 a**

Artykuł określa jakie wymagania, w tym wymagania techniczne, musi spełniać stacja tankowania wodoru.

**Art. 29 b**

Projektowany artykuł określa tryb wydania opinii Prezesa UDT przed budową stacji tankowania wodoru.

**Art. 29 c**

W artykule określono wymagane badania techniczne stacji tankowania wodoru. Projektowany przepis nadaje uprawnienia w zakresie badań technicznych oraz sankcji na skutek stwierdzenia nieprawidłowości Prezesowi UDT.

**Art. 29 d**

Artykuł określa delegację ustawową dla ministra właściwego ds. energii do wydania rozporządzenia dotyczącego kwestii związanych z eksploatacją stacji tankowania wodoru oraz ich badań.

**Art. 29 e**

Artykuł określa obowiązki operatora stacji tankowania wodoru.

**Art. 29f**

Projektowany artykuł uszczegóławia działania Prezesa UDT w zakresie kontroli spełniania wymagań technicznych stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, oraz kontroli doraźnych.

Uregulowanie to wydaje się niezbędne w kwestiach bezpieczeństwa użytkowników stacji ładowania. Kontrole doraźne byłyby przeprowadzane w przypadku zasygnalizowania wystąpienia zagrożenia dla bezpiecznego korzystania ze stacji w wyniku zaistnienia awarii lub uszkodzenia istotnych części lub funkcji stacji ładowania.

Z uwagi na to że obecny zakres działania UDT jest niewystarczający dodano przepis upoważniający Prezesa UDT do działania z urzędu i przeprowadzania takich kontroli.

**Art. 30**

Zmianie ulega brzmienie artykułu określającego opłaty o których mowa w art.15 ust.3, art.16 ust.5, art.18 ust.5, art.26 ust.3, art.27 ust.5, art.28 ust.5, art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5.

**Art. 31**

W artykule określono przepisy właściwe do stosowania w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji stacji ładowania.

**Art. 32a**

Projektowany artykuł określa zasady wyznaczania uprzywilejowanego dla autobusów oraz pojazdów elektrycznych pasa ruch na drogach ekspresowych i autostradach zlokalizowanych na terenie miasta. W odniesieniu do dróg krajowych kategorii S i A, które znajdują się w granicach miast i metropolii, władze samorządowe nie mają kompetencji w zakresie wyznaczania buspasów. Organem, który sprawuje nad nimi nadzór jest GDDKiA.

Przepis ułatwia wyznaczenie uprzywilejowanych pasów ruchu poprzez określenie zasad dialogu z samorządami w celu wyznaczenia nowych odcinków buspasów na drogach kategorii S i A. Pozwoli to na znaczne usprawnienie transportu w obrębie miast na odcinkach, które i tak nie posiadają odpowiedniej płynności ruchu, pomimo posiadanej kategorii drogi szybkiego ruchu, oraz przyczyni się do dalszej promocji pojazdów niskoemisyjnych.

Proponowane rozwiązanie może stwarzać ryzyko potencjalnego zagęszczenia ruchu na buspasach, jednak w opinii projektodawcy aktualna liczba pojazdów nisko i zeroemisyjnych oraz użytkowanych w formie najmu krótkoterminowego (carsheringu) w odniesieniu do całkowitej liczby pojazdów nie będzie skutkować powstaniem tzw. „wąskich gardeł”.

**Art. 33 ust 3**

Ustęp 3 art. 33 zostaje uchylony. Uzasadnieniem proponowanej zmiany jest to, ze względu na ogólną specyfikę warunków portowych odrzucić należy budowę sieci stałych punktów dystrybucyjnych paliwa LNG przy nabrzeżach jako ekonomicznie i organizacyjnie nieuzasadnioną i w związku z tym odstąpić od obowiązku konsultacji projektu takiej budowy z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych.

**Art. 34**

Artykuł określa wymagany próg udziału pojazdów elektrycznych we flotach naczelnych i centralnych organów administracji państwowej oraz doprecyzowuje zakres przedmiotowy i podmiotowy wyłączeń z obowiązku osiągnięcia tego progu.

**Art. 35 ust 3**

W związku z nowelizacją treści ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych. (Dz.U. 2019 poz. 2019) zmienione zostały zasady zlecania wykonania zadania publicznego, którego wykonawca zobowiązany jest do wykorzystywania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

**Art. 37 ust 1a**

Z obowiązku sporządzania analizy kosztów i korzyści o której mowa w art. 36, co 36 miesięcy zwolniono gminy które osiągnęły wymagany próg udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie przewidziany dla następnego okresu określonego w art. 36 i art. 68 ust 4.

**Art. 37 ust 4**

Ograniczeniu uległa liczba podmiotów którym przekazywana jest analiza kosztów i korzyści

**Art. 39**

Projektowane zmiany wynikają z potrzeby dostosowania ustawy do oczekiwań społecznych i stopniowego wprowadzania zmian związanych z ograniczaniem wjazdu pojazdów emitujących znaczne zanieczyszczenia powietrza. Obecnie obowiązujące przepisy są dość restrykcyjne, w efekcie czego miasta nie chcą ustanawiać stref czystego transportu. Wynika to również z faktu, że w Polsce jest stosunkowo niewiele zarejestrowanych pojazdów elektrycznych. Zaproponowane zmiany wynikają również z doświadczeń innych krajów europejskich, które posiadają łagodniejsze obostrzenia wjazdu do stref.

Przepisy wprowadzają także możliwości ustanowienia takich stref dla wszystkich gmin, niezależnie od liczby mieszkańców. Dodatkowo, wprowadzone zostałoby stopniowe ograniczenie wjazdu pojazdów do stref tak, aby docelowo wjazd był dostępny tylko dla pojazdów wymienionych w ustawie. Wprowadzając strefę, gmina byłaby również zobligowana do zapewnienia miejsc postojowych dla pojazdów nie posiadających uprawnień do wjazdu oraz rozszerzenie transportu miejskiego na terenie objętym strefą, zgodnie z planem który jest przyjęty z uchwałą wyznaczającą strefę. Aby łatwo było rozstrzygnąć, czy dany pojazd posiada uprawnienia do wjazdu do ograniczonej strefy, proponuje się wprowadzenie obowiązkowych oznaczeń w postaci naklejek umieszczanych w pojeździe w widocznym miejscu.

**Art. 39 ust 1a**

Projektowany przepis wprowadza obowiązek ustanowienia strefy czystego transportu dla gmin powyżej 100 tys. mieszkańców. Wprowadzenie stref przyczyni się do zmniejszenia poziomu szkodliwych emisji pochodzących z transportu na obszarach miejskich, gdzie są one najwyższe.

**Art. 39 ust 2a-c**

W drugim ustępie określono sposób oznakowania pojazdów wjeżdżających na teren wyznaczonej strefy. Jest to umieszczana na przedniej szybie naklejka określająca normę emisji spalin lub rodzaj paliwa gazowego. Uprawnienie do wydawania oznaczenia przyznano stacjom kontroli pojazdów. Określono także delegację do wydania rozporządzenia w sprawie wzorów oraz cen oznaczeń.

**Art. 39 ust 3**

W ustępie trzecim rozszerzono katalog pojazdów mających prawo na wjazd do wyznaczonej strefy. Proponuje się rozszerzenie katalogu pojazdów, które są uprawnione do wjazdu do zamkniętych stref czystego transportu o pojazdy spełniające określoną normę emisji spalin Euro po ich oznaczeniu, zasilane gazem LPG, pojazdy służb miejskich, pojazdy użytkowne przez osoby których celem wjazdu do strefy jest pomoc innym osobom w niezbędnych sprawach życia codziennego oraz pojazdy należące do mikro i małych przedsiębiorców prowadzących działalność na terenie strefy.

**Art. 39 ust 4a**

W ustępie określono sposób kształtowania strefy czystego transportu przez gminę.

**Art. 42**

Projektowane zmiany dotyczą uwzględnienia w Ewidencji Infrastruktury i Paliw Alternatywnych (EIPA) punktów tankowania pojazdów napędzanych wodorem oraz zasad nadawania indywidualnych kodów identyfikacyjnych zwanych numerami EIPA. Polska zobowiązała się do stworzenia repozytorium kodów ID w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez KE. Konieczne jest więc wyznaczenie podmiotu nadającego kody oraz wyznaczenie stawek za ich nadanie.

**Art. 66**

Zostaje uchylony. Uzasadnieniem uchylenia jest fakt iż przepis budził wątpliwości w aspekcie udzielania pomocy publicznej.

**Art. 68 ust 3.**

W przepisie jednoznacznie doprecyzowano, kiedy nie ma obowiązku wykonania lub zlecania wykonywania zadań publicznych, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.

**Art. 68a**

Projektowany przepis wdraża Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Wpisuje się on w cele ustawy w zakresie rozwoju elektromobilności i niskoemisyjnego transportu.

Nakłada na zamawiających obowiązek zapewnienia aby:

1) udział pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem kat. M1, M2 i N1 w całkowitej liczbie pojazdów kat. M1, M2 i N1 objętych zamówieniami wynosił co najmniej 22%;

2) udział pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi kat. N2 i N3 w całkowitej liczbie pojazdów kat. N2 i N3 objętych zamówieniami wynosił co najmniej 7%;

3) udział autobusów, z wyłączeniem klasy I i klasy A w całkowitej liczbie pojazdów kat. M3 objętych zamówieniami wynosił co najmniej 32%.

Przepisy te mają charakter epizodyczny i będą stosowane do 2030 r. Po tym okresie przewidywane jest dalsze zaostrzenie obostrzeń po stronie Unii Europejskiej.

Projektowany artykuł rozstrzyga, że w przypadku zamówień dotyczących zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych udzielanych przez zamawiających, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych nabytych, wziętych w leasing, wynajętych lub dzierżawionych z opcją zakupu na podstawie każdej umowy.

**Art.68b**

Projektowany przepis nakłada obowiązek stosowania przepisów projektowanych zmian do udzielonych zamówień dotyczących zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych oraz świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego, specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularnego transportu osób, transportu i doręczania przesyłek pocztowych lub paczek oraz wywozu odpadów, o ile zamawiający mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień publicznych określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE i 2014/25//UE. Projektowany artykuł odnosi się także do udzielonych zamówień dot. świadczenia usług w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości nieprzekraczającej wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

**Art.68c**

Projektowany artykuł określa, że pojazdy, które spełniają wymogi w wyniku modernizacji, mogą być również zaliczane na poczet osiągnięcia odnośnych minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych.

**Art. 68d**

Projektowany przepis określa sposób obliczania zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową.

**Art. 68e**

Projektowany przepis jest przepisem wdrażającym dyrektywę (UE) 2019/1161. Określa, że zamawiający przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje, o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, w tym o pojazdach elektrycznych, napędzanych wodorem oraz napędzanych innymi paliwami alternatywnymi do dnia 31 stycznia każdego roku.

**Art. 68f**

Projektowany przepis nakłada na ministra właściwego ds. transportu obowiązek monitorowania i oceniania poziomu osiągnięcia celów w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy.

Projektowany przepis określa termin przekazania do Komisji Europejskiej sprawozdania na temat realizacji minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień, a następnie co trzy lata. Wskazany termin jest zgodny z przepisami dyrektywy 2019/1161/UE. Sprawozdanie ma zawierać w szczególności:

1) informacje o działaniach podjętych w celu zwiększenia udziału zamówień na ekologicznie czyste pojazdy;

2) informacje o przyszłych działaniach wdrożeniowych;

3) informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, według kategorii kodów Wspólnego Słownika Zamówień.

Komisja przedstawi rozwiązania w zakresie rejestracji i monitorowania w ramach bazy danych Tenders Electronic Daily (TED) oraz zapewni obszerną sprawozdawczość w zakresie pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych oraz pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w kontekście Wspólnego Słownika Zamówień Unii.

**Art. 68g**

Projektowany przepis określa minimalną liczbę pojazdów niskoemisyjnych w okresie przejściowym od 2 sierpnia 2021 roku do 31 grudnia 2025 roku.

**Art. 68h**

Projektowany przepis określa kategorie pojazdów i podmioty zwolnione z obowiązku dotyczącego minimalnego poziomu udziału pojazdów niskoemisyjnych zawartego w art. 68a.

**Art. 68i**

Projektowany przepis określa, które pojazdy spełniające wymogi klasy norm emisji spalin EURO mogą poruszać się po strefach czystego transportu w wyznaczonych przedziałach czasowych. Jako wyznacznik możliwości poruszania się po strefie zostały wybrane normy emisji spalin EURO ponieważ są one powszechnie znane i stosowane w dokumentach oraz opracowaniach. Są one stosowane także do oznaczania pojazdów w innych krajach europejskich gdzie funkcjonują obszary objęte strefą czystego transportu.

Odpowiednio dla pojazdów spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2025, spełniających co najmniej normę Euro 5, w latach 2026 – 2030, spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035. Rozwiązanie takie pozwoli na istotne zmniejszenie poziomu szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu na terenach miejskich.

**Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych**

**Art. 13 ust. 3 pkt 1**

Do pojazdów zwolnionych z opłat za parkowanie w przestrzeni miejskiej zostały dodane pojazdy używane na podstawie umowy najmu krótkoterminowego.

**Art. 50a**

Projektowany artykuł zwalnia z opłat drogowych za przejazd po krajowych drogach do dnia 31 grudnia 2030 r. autobusy zeroemisyjne oraz pojazdy elektryczne i napędzane gazem ziemnym oraz wodorem w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, których masa całkowita przekracza 3,5 tony. Zwolnienie to dedykowane jest zatem jedynie niskoemisyjnym pojazdom ciężarowym oraz autobusom zeroemisyjnym Proponowana regulacja nie ma wpływu na wysokość opłat wnoszonych przez użytkowników pojazdów posiadających silniki spalinowe.

**Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych - w zakresie zasad amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych**

Projektowane przepisy wprowadzają nowe rozwiązania dot. limitu amortyzacji pojazdów spalinowych oraz niskoemisyjnych, które mogą być odliczane w kosztach uzyskania przychodu przez płatników podatków VAT (prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą) oraz CIT. Wprowadzone zasady:

1. Utrzymanie na niezmienionym poziomie, stałej stawki amortyzacji dla pojazdów elektrycznych: 225 tys. zł.
2. Wprowadzenie stałej stawki amortyzacji dla pojazdów napędzanych wodorem na poziomie 225 tys. zł (dotychczas pojazdy napędzane wodorem traktowane były wszystkie jak pojazdy inne niż elektryczne – stawka amortyzacji wynosiła 150 tys. zł.)
3. Wprowadzenie zmiennych w czasie stawek amortyzacji dla pojazdów napędzanych pojazdów hybrydowych oraz pojazdów spalinowych.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Poj. Spalinowe** | **Poj. Hybrydowe** |
| **2021 – 2025** | 150 tys. zł | 150 tys. zł |
| **Od 2026**  | 100 tys. zł | 100 tys. zł |

Zaproponowane rozwiązanie wprowadza zachętę dla przedsiębiorców do sukcesywnej wymiany flot pojazdów spalinowych na pojazdy niskoemisyjne. Przepisy wprowadzają czytelne, długofalowe rozwiązanie, które gwarantuje pewność prawną i ułatwia zarządzanie flotami przez przedsiębiorców. Jednocześnie daje im czas na dostosowanie procesu przechodzenia na transport niskoemisyjny, do swoich strategii prowadzenia działalności gospodarczej. Dodatkowo preferencyjny sposób traktowania pojazdów niskoemisyjnych ma na celu zrównoważenie ich wyższej ceny w stosunku do pojazdów spalinowych. Działania te przyczynią się do szybszego tempa rozwoju nisko emisyjnego transportu. Pojazdy te staną się realną alternatywą pod względem finansowym do wyposażonych w silniki spalinowe.

**Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali**

**Art. 14 pkt 6**

Projektowana regulacja ma na celu dookreślenie, że koszty ekspertyzy związanej z kontrolą mocy przyłączeniowej oraz punktów ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych zaliczają się do kosztów zarządu nieruchomością wspólną.

**Art. 22 ust 1a**

Dodano regulację stanowiącą, iż czynnością zwykłego zarządu jest wydanie zgody na instalację punktu ładowania pojazdów.

**Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane**

**Art. 62b**

W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych przeprowadzane są obowiązkowe cykliczne kontrole instalacji elektrycznej. Instalacja punktów ładowania niewątpliwie ma wpływ na stan oraz obciążenie instalacji elektrycznej, w związku z czym, w trosce o bezpieczeństwo mieszkańców, związane z jej użytkowaniem, podczas kontroli konieczne będzie także sprawdzanie, przez osoby uprawnione, istniejących punktów ładowania oraz mocy przyłączeniowej budynku. Projektowany artykuł wymaga, aby w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, powyżej 3 mieszkań, konieczne było sporządzanie ekspertyzy wskazującej dostępną moc przyłączeniową budynku, wskazanie miejsc, w których możliwe jest podłączenie punktów ładowania oraz ich maksymalną liczbę oraz moc. Ekspertyza byłaby sporządzana w ramach cyklicznie przeprowadzanego badania instalacji elektrycznej w budynku przez osobę posiadającą specjalistyczne uprawnienia. W celu zachowania zasad bezpieczeństwa ekspertyza, dodatkowo, musiałaby zostać sporządzana po każdej zmianie dokonywanej w zakresie ilości, przeznaczenia i wykorzystania punktów ładowania w obrębie budynku. Z przeprowadzonej kontroli sporządzana jest ekspertyza, do której dostęp mają zainteresowani mieszkańcy.

**Szczegółowy opis zmian proponowanych w ustawie z dnia 27 października 1994 r.
o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym**

**Art. 37 g pkt 5**

W artykule określającym pojazdy zwolnione z obowiązku wnoszenia opłat za przejazd autostradą, dodany został punkt rozszerzający to zwolnienie o pojazdy elektryczne i napędzane wodorem oraz gazem ziemnym i autobusy zeroemisyjne, których masa całkowita przekracza 3,5 tony. Zwolnienie obejmie więc wyłącznie niskoemisyjny transport ciężarowy oraz autobusy zeroemisyjne. Proponowana regulacja nie ma wpływu na wysokość opłat wnoszonych przez użytkowników pojazdów posiadających silniki spalinowe.

**Szczegółowy opis zmian proponowanych w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne**

**Art. 7 ust 1a**

W przepisie wyznaczającym preferencje czasowe dla warunków przyłączeniowych dla stacji ładowania transportu publicznego, rozszerzono kategorię o punkty ładowania o dużej mocy.

 **Art. 7 ust 1b**

Projektowany ustęp wyznacza sposób postępowania OSD w sytuacji braku możliwości podłączenia do sieci stacji ładowania zgodnie z trybem, zawartym w art. 7 ust. 1. Operator będzie miał obowiązek wskazać jaką moc przyłączeniową może dostarczyć we wskazanym wniosku lub wskazać najbliższe miejsce o wnioskowanej mocy.

**Art. 7 ust. 1c**

Projektowany przepis ułatwia rozliczenie kosztów zużycia oraz dystrybucji energii, w przypadku gdy podmiot posiada dwa punkty przyłączenia do sieci, czyli posiada energię w lokalu mieszkalnym oraz indywidualny punkt ładowania przypisany do miejsca postojowego. Z przedsiębiorstwem energetycznym byłaby zawierana umowa kompleksowa, a podmiot otrzymywałby jedną fakturę rozliczeniową uwzględniającą oba punkty przyłączeniowe.

**Art. 9c ust 3 pkt 11**

Projektowany punkt nakłada na OSD obowiązek uwzględnienia planowanych lokalizacji stacji ładowania pojazdów przy planach rozwoju sieci dystrybucji.

**Szczegółowy opis zmian proponowanych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym**

**Art. 80 c ust 1 pkt 20b**

Projektowany punkt nadaje uprawnienia Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do dostępu do bazy danych zawartej w ewidencji w celu realizacji zadań związanych z planowanym i programami wsparcia zakupu pojazdów niskoemisyjnych. Ma to umożliwić kontrolę udzielonego wsparcia.

**Art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. a**

W projektowanym punkcie do zakresu badania dołączono odczytanie wskazań drogomierza zainstalowanego w pojeździe.

**Art. 148a ust. 1**

W obecnie obowiązującym przepisie zezwalającym na jazdę po pasie przeznaczonym dla autobusów pojazdom elektrycznych, dodano analogiczne uprawnienia dla pojazdów napędzanych wodorem oraz użytkowanych na zasadzie usługi współdzielenia.

**Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym**

**Art. 37 pkt 20**

Projektowany punkt rozszerza zakres działań prowadzonych przez UDT w związku z nadanymi uprawnieniami wynikającymi w przedmiotowej nowelizacji.

**Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze**

**Art. 69 ust. 1**

Zaproponowana zmiana w ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1064 i 1339) dotyczy doprecyzowania delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania rozporządzenia w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii.

Minister właściwy do spraw środowiska, wydając rozporządzenie i określając w nim wymagania dotyczące wymiaru i zakresu praktyki, powinien kierować się potrzebą zapewnienia prawidłowego wykonywania czynności zawodowych. W związku z tym w planowanym rozporządzeniu należałoby określić ilość projektów i dokumentacji geologicznych, w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu których brały udział osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej, w ramach praktyki zawodowej, o której mowa w art. 52 ust. 8 ustawy.

Zaproponowana zmiana modyfikuje wskazaną delegację ustawową, dlatego też konieczne jest czasowe utrzymanie w mocy obecnie obowiązującego rozporządzenia wydanego na jej podstawie (art. 20).

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

Projektowane przepisy będą mieć wpływ głównie na działalność małych i średnich przedsiębiorców realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego.

Zostaną oni zobowiązane do zwiększenia udziału w posiadanej flocie pojazdów niskoemisyjnych.

Projektowana ustawa może również przyczynić się do wzrostu innowacyjności przedsiębiorstw. Rozwój rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym i produkcją akumulatorów.

Mikro i mali przedsiębiorcy prowadzący działalność na terenie wyznaczonych stref niskiej emisji nie zostaną objęci obowiązkiem poruszania się po niej pojazdem nisko emisyjnym, ponieważ może to stanowić zbyt duże obciążenie biorąc pod uwagę skalę działalności.

Zwolnienie z opłat drogowych niskoemisyjnych pojazdów o masie powyżej 3,5 tony pozwoli na redukcję bieżących kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców. Stanowi także zachętę do wymiany floty na pojazdy ekologiczne.

**Inne oświadczenia dotyczące projektu**

Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- art. 1 pkt 11 (ułatwienia w wyznaczaniu pasów ruch w szczególności dla autobusów) - wydłużenie vacatio legis wynika z konieczności pozostawienia czasu na przygotowanie się do nowego sposobu wyznaczania pasów dla GDDKiA oraz samorządów;

- art. 1 pkt 16 (obowiązek ustanawiania stref czystego transportu) – wydłużenie vacatio legis wynika z konieczności pozostawienia jednostkom samorządu terytorialnego czasu na przygotowanie się do realizacji nowych obowiązków;

- art. 1 pkt 21 w zakresie dodawanego art. 68h – wydłużenie vacatio legis wynika z konieczności dostosowania tego terminu do terminów wejścia w życie przepisów, do których przepisy te odsyłają lub które nowelizują;

- art. 3 lit. a oraz art. 4 pkt 1 – wydłużenie vacatio legis wynika ze specyfiki wprowadza zmian w ustawach podatkowych i konieczności pozostawienia przedsiębiorcom czasu na dostosowanie się do nowych regulacji.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych, o których mowa w § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnień.