**Informacja o projekcie:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tytuł** | Ustawa o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw |
| **Autor** | Ministerstwo Klimatu i Środowiska |
| **Projekt z dnia** | 10.11.2020 r. |

**Uwagi:**

| **Lp.** | **Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga** | **Podmiot zgłaszający uwagi** | **Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu** | **Uzasadnienie uwagi** | **Stanowisko Resortu** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Uwaga ogólna | Z systemu legislacja.rcl.gov.pl | Szanowni Państwo, W związku z faktem, iż jesteśmy podmiotem realizującym zadania publiczne dla jednostek samorządu terytorialnego, zwracam się do Państwa z dwoma pytaniami: 1) Czy Ministerstwo rozważa możliwość zmiany procentowej udziału pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub pojazdów elektrycznych przy wykonywaniu zadania? - dotyczy Art 35 ust 2 pkt 2 oraz Art 68 ust 3 2) Czy Ministerstwo rozważa przesunięcie terminów w których należy posiadać w/w flotę do realizacji zadań publicznych dla jednostek samorządu terytorialnego? - dotyczy Art 68 ust 3 oraz Art 86 ust 3. Z góry dziękuję za informację w tym zakresie. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Odsunięcie terminu będzie miało negatywny wpływ na wymianę floty na nisko- i zeroemisyjną. |
|  | Ogólna uwaga | Gmina Miejska Tczew | W związku z nowelizacją ustawy o elektromobilności, chcielibyśmy zwrócić się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie w treści zapisów dotyczących pojazdów ze wspomaganiem elektrycznym również pojazdu typu rower.  W naszej opinii, rower ze wspomaganiem elektrycznym może pomóc w rozwiązaniu wielu problemów i wyzwań, przed którymi stoją polskie miasta, miasteczka i wsie. Rower ze wspomaganiem elektrycznym charakteryzuje się zaletami zwykłego roweru:  - jest pojazdem ekologicznym,  - nie generuje hałasu,  - zajmuje mało przestrzeni na drodze,  - przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drodze.  Jednocześnie, poprzez wspomaganie energią elektryczną, może być atrakcyjną alternatywą dla grup wykluczonych z innych aktywności ruchowych i przyczynkiem do aktywizacji, np. seniorów.  Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r., art. 2:  47) rower – pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.  Według w/w definicji rower wspomagany elektrycznie również wymaga od osoby nim kierującej zaangażowania fizycznego (w przeciwieństwie np. do hulajnogi elektrycznej) i w przypadku codziennego dojazdu np. do pracy lub szkoły zapewnia niezbędną, zalecaną przez WHO, dzienną dawkę ruchu.  Dodatkowo, dynamiczny rozwój rynku rowerów ze wspomaganiem elektrycznym, nie tylko w Polsce, ale i za granicą wskazuje na potencjał do ich rozwoju i dalszego wykorzystania. Wiele ustaw traktujących o elektromobilności, uchwalonych w innych krajach Unii Europejskiej, np. we Francji, przewidziało w swoich zapisach możliwość dofinansowania do zakupu rowerów ze wspomaganiem elektrycznym. Pisząc o rowerach ze wspomaganiem elektrycznym mamy na myśli dwa typy pojazdów: rower zwykły oraz rowery transportowe typu cargo. Umożliwienie zakupu roweru ze wspomaganiem elektrycznym mogłoby przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności tego pojazdu względem innych. Rowery cargo doskonale wypełniają część specyficznych potrzeb mieszkańców jak np. dowożenie dzieci do placówek edukacyjnych czy robienie większych zakupów. Dodatkowo rowery transportowe ze wspomaganiem elektrycznym dają szerokie możliwości realnej alternatywy dla zapewnienia logistyki miejskiej w tym między innymi ostatniej mili.  Z uwagi na intencję i cel ustawy o elektromobilności wydaje się, że słusznym byłoby uwzględnienie w jej zapisach rowerów ze wspomaganiem elektrycznym, gdyż pojazdy te eliminują szereg wad, które posiadają samochody, w tym również samochody elektryczne. |  | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt został rozszerzony o definicję roweru elektrycznego, przy czym rower elektryczny nie jest zaliczany do pojazdów elektrycznych. |
|  | Uwaga ogólna | PANEK S.A. | Uwaga dotyczy kwestii nieuregulowanej w projekcie. | Zgłaszający postuluje wprowadzenie stawki 8% podatku VAT dla usługi współdzielenia, co pozwoli na jej rozwój i szersze korzystanie z uwagi na możliwość obniżenia finalnej ceny dla użytkownika końcowego. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | art. 68 ust. 2 i 3 | Urząd Miasta Inowrocławia aleja Ratuszowa 36 88-100 Inowrocław 52-35-55-300 | Uwaga dotycząca zmiany art. 68 ust. 2 tzn. przesunięcia terminu, kiedy JST musi zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił co najmniej 10%. Na dzisiaj jest to 1 stycznia 2022 r.  Analogicznie również ust. 3 - JST wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10% (od 1 stycznia 2022 r.)  Proponujemy również w art. 68 ust. 2 i 3 dodać zapis zwalniający z konieczności posiadania we flocie 10% pojazdów elektrycznych lub elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym w przypadku posiadania przez JST lub zleceniobiorcę mniej niż 10 pojazdów.  PROPONOWANE NOWE BRZEMINIE ART. 68 UST. 2 i 3  2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów,  od dnia 1 stycznia 2024 r., wynosił co najmniej 10%. Wymóg ten nie dotyczy sytuacji, gdy we flocie użytkowanych pojazdów znajduje się mniej niż 10 pojazdów.  3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2,  od dnia 1 stycznia 2024 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Wymóg ten nie dotyczy sytuacji, gdy we flocie użytkowanych pojazdów znajduje się mniej niż 10 pojazdów. | Wprowadzana jest poprawka dotycząca zlecania zadań - "przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego",  ale limit i termin do spełnienia pozostaje.  W związku z epidemią, sytuacją budżetów Miast, a także firm i przedsiębiorców, będzie to niewykonalne. W związku z tym proponujemy wydłużenie terminu spełnienia wskaźnika.  Dla niedużych samorządów oraz małych firm, posiadających we flocie poniżej 10 pojazdów, konieczność posiadania 10% pojazdów elektrycznych może okazać się niemożliwa do spełnienia ze względów finansowych. W przypadku posiadania np. tylko jednego pojazdu, zachodzi konieczność zakupu drugiego lub wymiany istniejącego na elektryczny lub gazowy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Odsunięcie terminu będzie miało negatywny wpływ na wymianę floty na nisko- i zeroemisyjną |
|  | Uwaga ogólna | Urząd m. st. Warszawy | Brak w ustawie delegacji dla JST pozwalających na wprowadzanie stref ograniczenia ruchu wg. norm emisji spalin. |  | **Uwagauwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Uwaga ogólna | Polska Platforma LNG | Zniesienie wymogu obowiązkowych szkoleń TDT dla kierowców chcących samodzielnie tankować paliwo LNG do swoich ciężarówek. | Tankowanie LNG jest bezpieczne i dobrze opisane na większości publicznych stacji tankowania LNG.  Wprowadzenie zwolnienia z obowiązkowego szkolenia TDT znacząco ułatwi działalność firm transportowych oraz operatorów stacji tankowania LNG.  Podobny zapis – umożliwiający samodzielne tankowanie gazu LPG na stacjach benzynowych, wprowadzony został kilka lat temu. Pozwala on każdemu na tankowanie LPG. Kierowcy pojazdów na LNG to kierowcy zawodowi, którzy codziennie obsługują takie pojazdy. Ryzyko związane z ich samodzielnym tankowaniem LNG jest zdecydowanie mniejsze niż LPG.  W krajach gdzie istnieję już duże sieci stacji LNG (Niemcy, Belgia, Francja) nie są wymagane jakiekolwiek szkolenia do samodzielnego tankowania LNG. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga wykracza poza zakres projektu. |
|  | Uwaga ogólna | Polska Platforma LNG | Zniesienie opłaty paliwowej dla CNG i LNG. | Koszty związane z zakupem pojazdu napędzanego LNG są do 60% wyższe (40tys €) w porównaniu do standardowego napędzanego olejem napedowym. Koszty budowy stacji tankowania LNG moa być nawet 4 krotnie wyższe niż stacji paliw konwencjonalnych. Dodatkowa zachęta podatkowa znacząco wpłynie na zainteresowanie przedsiębiorstw rozwiązaniami LNG. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga wykracza poza zakres projektu. |
|  | Uwaga ogólna | Polska Platforma LNG | Proponujemy do ustawy włączyć regulacje w zakresie dopłat do zakupu pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG i LNG), oraz dopłat do budowy infrastruktury do tankowania pojazdów zasilanych gazem ziemnym (CNG i LNG) | Regulacje takie były określone w przepisach dotyczących Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Obecnie FNT został zlikwidowany i brak jest delegacji ustawowej do realizacji takiego wsparcia. Środki pozostałe po FNT trafiły do NFOŚiGW, ale brak jest wiążących regulacji określających sposób wydatkowania tych środków oraz konkretnych technologii wspieranych z tych środków. Branża LNG bardzo oczekiwała wsparcia ze środków FNT a obecnie pozostaje w niepewności co do możliwości i perspektywy czasowej ich otrzymania. Dla umożliwienie rozwoju branży LNG i CNG do napędu pojazdów regulacje określające dofinansowanie do zakupu pojazdów i budowy infrastruktury powinny zostać wprowadzone do nowelizacji ustawy o elektromobiloności i paliwach alternatywnych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga wykracza poza zakres projektu. |
|  | Uwaga ogólna | Prezydent Miasta Bydgoszczy | Wprowadzane regulacje dotyczące m.in. stref czystego transportu czy uprawnień do korzystania przez samochody o napędzie elektrycznym z buspasów są zachętą do rozwoju e-mobilności, ale nie prowadzą do ograniczania motoryzacji indywidualnej oraz promocji i większego wykorzystania transportu zbiorowego w miastach.  Innym ważnym aspektem jest pomijanie w wymogach dotyczących niskoemisyjnej komunikacji publicznej w miastach systemu komunikacji tramwajowej. W projekcie ustawy za autobus zeroemisyjny uznany został trolejbus, korzystający, tak jak tramwaje z napowietrznej trakcji elektrycznej. |  | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Proponujemy dodanie w art. 37 ust. 6 w następującym brzmieniu:  6. W analizie o której mowa w ust. 1 uwzględnić można korzyści z nowopowstających linii tramwajowych, których utworzenie skutkować będzie wycofaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej trasie. |
|  | Uwaga ogólna | AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O. | Należy wskazać na potrzebę uregulowania problemów dotyczących pomiarów ilości wodoru używanego  w instalacjach (w tym np. stacjach tankowania) w celu jego rozliczanie zgodnie w wymogami właściwymi dla jednostek miar. | Powyższe uregulowania są niezbędne  w celu faktycznego umożliwienia np. tankowania wodoru. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwzględnienie uwagi nie jest na tym etapie możliwe. Uregulowanie tej kwestii wymagać będzie nowelizacji ustawy Prawo o miarach i następnie rozporządzenia w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli, które nie odnoszą się obecnie do wodoru. Należy zauważyć, iż prawną kontrolą metrologiczną nie są objęte na tym etapie także np. odmierzacze CNG, których na rynku jest zdecydowanie więcej niż odmierzaczy wodoru. Wraz z rozwojem i wzrostem liczby instalacji do wodoru w najbliższych latach dokonane zostanie stopniowe ustandaryzowanie wymagań technicznych i prawnych. |
|  | Uwaga ogólna | innogy Stoen Operator | Opracowana przez naszą spółkę propozycja przepisów dotyczy procesu związanego z pozyskaniem praw do korzystania z nieruchomości w związku z budową sieci elektroenergetycznych SN i nN, zasilających ogólnodostępne stacje ładowania. Założeniem proponowanych przepisów jest przyspieszenie i usprawnienie procesu inwestycyjnego na potrzeby budowy ww. urządzeń energetycznych na nieruchomościach należących do innych podmiotów niż Skarbu Państwa oraz jednostki samorządu terytorialnego.  Powodem proponowanych zmian jest długi czas związany z oczekiwaniem na uzyskanie decyzji administracyjnej ograniczającej prawo do korzystania  z nieruchomości lub orzeczenia sądu powszechnego, będącego podstawą do korzystania z gruntu na potrzeby inwestycyjne.  Głównym założeniem opracowanych przepisów jest pozyskanie prawa do korzystania z nieruchomości  w możliwie krótkim okresie czasowym na podstawie jednej decyzji administracyjnej. Założeniem proponowanych przepisów nie jest wywłaszczanie nieruchomości  w ścisłym znaczeniu tego pojęcia, ale pozyskanie prawa do korzystania  z gruntu na podstawie decyzji  o ustaleniu lokalizacji inwestycji  w zakresie elektromobilności i paliw alternatywnych, która ogranicza prawo do korzystania z nieruchomości lub użytkowania wieczystego w zbliżony sposób do decyzji administracyjnej wydanej na podstawie art. 124 ustawy o gospodarce nieruchomościami. | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. Szczegóły zapisów w pliku: 2020.12.11 Załącznik iSO - Propozycja zmian w Ustawie o elektromobilności  i paliwach alternatywnych 11.12.2020 | **Uwaga nieuwzględniona.**  Trwają prace nad zaproponowanymi przepisami. Ze względu na charakter specjalny, nie będą ujęte w przedmiotowym projekcie. |
|  | Uwaga ogólna | Miasto Poznań | **Uwzględnienie w ustawie systemów tramwajowych:** W uzasadnieniu z dnia 4 stycznia 2018 roku do projektu Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych możemy przeczytać, że celem wdrożenia tej regulacji jest „wzrost neutralności klimatycznej transportu oraz poprawa ekologiczności sektora transportu”. Wśród wymienionych paliw alternatywnych, będących substytutem dla paliw pochodzących z surowej ropy naftowej, w pierwszej kolejności wymieniono energię elektryczną. Mając na uwadze powyższe zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w nadchodzącej nowelizacji ustawy benefitów płynących z eksploatacji taboru tramwajowego, który zdecydowanie jest zeroemisyjny.  W wielu dużych miastach sieć tramwajowa jest podstawą systemu transportu publicznego, nie tylko w centrum ale również w oddalonych dzielnicach. Liczne zalety tego rodzaju transportu, w tym podkreślana przez nas bezemisyjność oraz duża zdolność przewozowa przemawiają za koniecznością jego utrzymania  i dalszego rozwoju, co wymaga sporych nakładów finansowych. W efekcie całkowitego pominięcia tramwajów jako pojazdów zeroemisyjnych, duże ośrodki miejskie mogą mieć trudności w osiągnięciu wskaźników autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów,  o których mowa w art. 68 Ustawy  o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wnosimy zatem  o uwzględnienie w nowelizacji ustawy korzyści wynikających z eksploatowania 15 systemów tramwajowych w Polsce, polegających na odpowiednim zmniejszeniu wymaganego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie autobusowej miast, które do świadczenia usług transportu publicznego wykorzystują również tabor tramwajowy.  Nie bez znaczenia jest również fakt, że budowa nowej linii tramwajowej  i zakup dodatkowych tramwajów do jej obsługi są bardzo korzystne  z ekologicznego punktu widzenia  i przyczyniają się do zmniejszenia zanieczyszczenia w mieście, co jest jednym z głównych celów Ustawy. Dzieje się tak nie tylko z powodu pozyskania nowych pasażerów, którzy zrezygnują z podróżowania własnymi pojazdami spalinowymi, ale także ograniczenia liczby autobusów  o napędzie konwencjonalnym wykorzystywanych do obsługi danego rejonu miasta. W tym wypadku, jedynym ułatwieniem w uzyskaniu wymaganego Ustawą udziału autobusów zeroemisyjnych dla miast rozwijających sieć tramwajową jest zmniejszenie ogólnej liczby autobusów od której liczony jest udział tych pojazdów. Uważamy, że jest to stanowczo zbyt mało, zwłaszcza w stosunku do ponoszonych nakładów inwestycyjnych na zakup  i modernizację taboru tramwajowego. |  | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Proponujemy dodanie w art. 37 ust. 6 w następującym brzmieniu:  6. W AKK istnieje możliwość uwzględnienia korzyści z nowopowstających linii tramwajowych, których utworzenie skutkować będzie wycofaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej trasie |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | Według członków POPiHN data wejścia w życie obowiązku tworzenia stref przez miasta powyżej 100 tys. Mieszkańców wyznaczona dopiero na 2030 r. jest terminem zbyt odległym. |  | **Uwaga uwzględniona .**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | Przepisy nowelizacji, które dotyczą nadawania operatorom ogólnodostępnych stacji ładowania, dostawcom usługi ładowania (a także operatorom stacji tankowania gazu ziemnego i operatorom stacji tankowania wodoru) indywidualnych kodów identyfikacyjnych, zwanych  w projekcie „numerami EIPA" również kwalifikujemy jako te do modyfikacji. Obowiązek stworzenia repozytorium kodów ID wynika ze zobowiązań Polski w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez Komisją Europejską. Projekt przewiduje dwa rodzaje opłat, miesięczną  i roczną. Niepokój budzi maksymalna ich wysokość. Szczegółowy wymiar ma zostać dookreślony rozporządzeniem ministra właściwego ds. energii. Niedobrze byłoby, gdyby pozytywne skutki finansowe dla operatorów wynikające z przyjętej E-Taryfy miały być negatywnie równoważone nałożeniem dodatkowych obciążeń |  | **Uwaga uwzględniona.**  Wysokość opłat i częstotliwość ich poboru została zmieniona.  Przedstawione zostały nowe propozycje  w zakresie wysokości i częstotliwości poboru opłat. |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | Co warto zauważyć, projektowane przepisy przyznają Urzędowi Dozoru Technicznego możliwość doraźnej kontroli stacji ładowania pojazdów elektrycznych, w sytuacji powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników stacji. Projekt wprowadza możliwość kontroli z inicjatywy UDT, tj. bez uprzedniego wniosku operatora. Mamy nadzieję, że nowe przepisy przysłużą się bezpieczeństwu stacji, ale zarazem nie spowodują nadmiernych obciążeń finansowych dla operatorów z tytułu przeprowadzenia dodatkowych badań technicznych stacji |  | **Uwaga nie zawiera postulatu zmiany projektowanych przepisów.** |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | W odniesieniu do definicji pojazdu wodorowego, w ustawie jest zapis zamykający technologie tylko do ogniw paliwowych, a przecież są opcje spalania wewnętrznego wodoru, jako alternatywna technologia |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecnie najbardziej rozpowszechnioną jest technologia polegająca na wykorzystaniu wodoru w ogniwach paliwowych do wytworzenia energii napędzającej silnik elektryczny. Zastosowanie wewnętrznego spalania wodoru jest obecnie bardzo niszowe. MKiŚ jest świadome, że możliwe, że w ciągu najbliższych kilku lat rozwiązanie to pojawi się w transporcie ciężkim. Jeśli do tego dojdzie, to wówczas zostanie to wprowadzone do ustawy. Na obecnym etapie wodoromobilności MKiŚ stawia na wodór w ogniwach paliwowych. |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | Według nas istotne jest, aby uwzględnić też punkt o używaniu bus pasów dla pojazdów H2 i gazowych w ustawie dotyczącej elektromobilności. |  | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Uwzględniono pojazdy napędzane wodorem. |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | Uważamy, że opłaty roczne  i miesięczne za numer identyfikacyjny EIPA (do UDT) od każdej stacji  (250 PLN/miesiąc+ 3000 PLN za rok) są zbyt wysokie. |  | **Uwaga uwzględniona.**  W związku z uwagą UDT opłaty będą tylko miesięczne. |
|  | Uwaga ogólna |  | Według POPiHN norma emisji spalin dla wjazdu do niskoemisyjnych obszarów (tzw. stref) powinna być wyższa (art. 68i w propozycji zmian dot. dopuszczania pojazdów do stref niskoemisyjnych). |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Uwagi dodatkowe dot. art. 68 ust. 3 oraz art. 35 ust. 2 pkt 2 ustawy o elektromobilności | Polska Izba Gospodarki Odpadami | **Propozycja:**  Wykreślenie art. 68 ust. 3 UoE oraz art. 35. ust. 2 pkt 2 UoE | W związku z propozycją wprowadzenia do UoE art. 68a ust. 1 oraz ust. 2 (artykułem 1 pkt 21) Projektu z dnia 10.11.2020 Ustawy o zmianie UoE) składamy wniosek o uwzględnienie w Projekcie z dnia 10.11.2020 r. Ustawy o zmianie UoE wykreślenia art. 68 ust. 3 UoE oraz art. 35 ust. 2 pkt 2 UoE.  Nowe proponowane artykuły ustawy UoE wprowadzają precyzyjniejsze wymogi co do udziałów ekologicznie czystych pojazdów we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadań publicznych niż określone w art. 68 ust. 3 UoE oraz art. 35 ust. 2 pkt 2 UoE. Ramy czasowe wynikające z nowych proponowanych artykułów są z kolei zbliżone do tych zapisanych obecnie w UoE, a w przypadku pojazdów lekkich N1 przyspieszają wdrożenie obowiązku stosowania ekologicznie czystych pojazdów (obowiązek dot. umów zawartych od 2 sierpnia 2021 r., natomiast art. 68 ust. 3 UoE mówi o dacie 1 stycznia 2022 r.).  W związku z tym uważamy, że istnienie w Polsce dodatkowych obowiązków niewynikających z Dyrektywy 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 (Dz. Urz. UE L 188 z dnia 12.7.2019, str. 116) nakłada na wykonawców umów z zakresu usług publicznych nadmiarowe dodatkowe obowiązki. Sprostanie tym obowiązkom wymaga poniesienia dodatkowych nakładów (które i tak będą wysokie, aby sprostać wymaganiom narzuconym przez Dyrektywę), co będzie miało skutek w postaci wzrostu kosztów wykonywania usług publicznych, a w konsekwencji większego obciążenia budżetów jednostek samorządów terytorialnych.  Komisja Europejska, Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej uchwalając DYREKTYWĘ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego wzięły pod uwagę sytuację Polski w zakresie poziomu PKB na mieszkańca oraz zagęszczenia urbanistycznego i ustanowiły dla Polski relatywnie niższe minimalne poziomy docelowe udziału zamówień na ekologiczne czyste pojazdy lekkie i ciężkie niż dla innych krajów. W tym kontekście niezrozumiałe jest, dlaczego wewnętrzne wymogi mają być wyższe i skutkować wyższymi kosztami, tym bardziej, że przepisy wynikające z Dyrektywy narzucają wymogi w najbardziej istotnych kategoriach pojazdów dla usług publicznych.  Dublowanie przepisów wprowadza także trudności w ich interpretacji oraz stanowi dodatkowe wyzwania organizacyjne zarówno dla jednostek samorządu terytorialnego jak i wykonawców usług z zakresu realizacji zadań publicznych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy art. 68 ust 3 oraz art. 35 ust 2 pkt 2 nie są tożsame z projektowanymi przepisami zawartymi w art. 68a ust. 1 i ust. 2 |
|  | Uwaga dodatkowa dot. art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności | Polska Izba Gospodarki Odpadami | Wykreślenie art. 76 ust. 2 UoE. | Zgodnie z DYREKTYWĄ 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, punkt (12): „Przepisów niniejszej dyrektywy nie należy stosować z mocą wsteczną do obowiązujących umów.”  W związku z tym uważamy, że obowiązujący przepis art. 76 UoE jest przepisem nadmiarowym, wykraczającym poza konieczne do zaimplementowania wymogi prawa Unii Europejskiej. Wygaśnięcie umów spowoduje konieczność przeprowadzenia dodatkowych postępowań przetargowych, może spowodować brak ciągłości świadczenia usług publicznych oraz wymaga zawarcia nowych umów na nowych warunkach obejmujących zastosowanie nowych pojazdów o alternatywnym napędzie, co spowoduje wzrost kosztów usług publicznych.  Wykreślenie art. 76 ust. 2 UoE pozwoli także na rozwiązanie istniejących dylematów i wątpliwości interpretacyjnych:  1. Jakie konsekwencje niespełnienia warunków udziału w wysokości 10% są przewidziane w przypadku, gdy gmina wykonuje zadanie samodzielnie (a nie zleca innemu podmiotowi)?  2. W jaki sposób wygasa obowiązująca umowa? Czy od 1 stycznia 2022 r. uznaje się ją automatycznie za nieobowiązującą i żadna ze stron umowy nie jest zobowiązana do realizacji jej postanowień? Czy może musi zostać wypowiedziana z powodu niezgodności prawa przez którąś ze stron umowy, aby umowa mogła zostać zakończona?  3. Czy w przypadku zaprzestania realizacji zapisów umowy przez którąkolwiek ze stron od 1 stycznia 2022 r. druga strona może wymagać, aby obowiązki wynikające z umowy były nadal wykonywane i realizowane, a w przypadku braku realizacji żądać kar umownych z tytułu niewykonania umowy?  4. W przypadku zakończenia/wypowiedzenia umowy, kto poniesie koszty jej wcześniejszego zakończenia? | **Uwaga nieuwzględniona.**  Termin wygasania umów zostanie przesunięty.  Przywoływany art. 76 UoE nie dotyczy obowiązków wynikających  z implementacji Dyrektywy 2019/1161, tym samym wskazany zapis  z preambuły dyrektywy nie ma związku prawnego z przepisami proponowanego do wykreślenia art. 76 ust.2.  Przepisy Dyrektywy 2019/1161/EU nakładają na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału ekologicznie czystych pojazdów (elektrycznych, napędzanych wodorem oraz napędzanych innymi paliwami alternatywnymi) w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia kończących się  w 2025 r. i w 2030 r. |
|  | Uwaga dodatkowa dot. art. 60 ust. 1 i ust. 2  elektromobilności (nieobjętego zmianami) | Polska Izba Gospodarki Odpadami | **Proponowana treść art. 60 ust. 1 i ust. 2 po zmianie:**  *1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi:*  *1) 1000 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000,* ***~~w których zostało zarejestrowanych co najmniej 600 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych~~****;*  *2) 210 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 300 000,* ***~~w których zostało zarejestrowanych co najmniej 200 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 500 pojazdów samochodowych~~****;*  *3) 100 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 000,* ***~~w których zostało zarejestrowanych co najmniej 95 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych~~****;*  *4) 60 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż* ***50 000****,* ***~~w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych~~****.*  ***2a.*** *Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych w gminach do dnia 31 grudnia 2020 r. wynosi co najmniej:*  *1) 6 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000,* ***~~w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych~~****;*  *2) 2 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż* ***50 000****,* ***~~w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych~~****.*  ***2b****. Minimalna liczba punktów tankowania* ***skroplonego*** *gazu ziemnego (****LNG****) zlokalizowanych w gminach do dnia 31 grudnia 2020 r. wynosi co najmniej:*  *1) 3 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000;*  *2) 1 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 50 000.* | Ustawa swoim zasięgiem obejmuje wszystkie jednostki samorządu terytorialnego o liczbie mieszkańców większej niż 50 000, bez względu na liczbę zarejestrowanych pojazdów czy na liczbę pojazdów przypadających na każdy 1000 mieszkańców. W związku z tym wymogi dotyczące infrastruktury nie mogą pomijać gmin o liczbie mieszkańców ponad 100 000 tylko dlatego, że jest tam zarejestrowanych mniej niż 60 000 pojazdów. Wymogi te nie mogą pomijać także gmin o liczbie mieszkańców w przedziale 50 000 a 100 000. Taka sytuacja mogłaby spowodować, że w części gmin objętych Ustawą nie byłyby dostępne żadne punkty ładowania czy tankowania gazem ziemnym, co uniemożliwiłoby korzystanie z pojazdów niskoemisyjnych i wykonywanie zadań publicznych, a w konsekwencji uniemożliwiłoby także realizację celów Ustawodawcy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Liczba stacji ładowania powinna być skorelowana z liczbą pojazdów. |
|  | Uwaga dodatkowa dot. art. 20 ust. 3 ustawy o  elektromobilności (nieobjętego zmianami) | Polska Izba Gospodarki Odpadami | **Proponowana treść art. 20 ust. 3 Ustawy po zmianie:**  *3. W programie, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego uwzględnia każdą gminę położoną na obszarze jego działania, która ma co najmniej 50 000 mieszkańców.* | Zmiana jest konsekwencją zmian zaproponowanych dla art. 60 ust. 1 i ust. 2. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Liczba stacji ładowania powinna być skorelowana z liczbą pojazdów. |
|  | Uwaga dodatkowa dot. art. 60 ustawy o  elektromobilności (nieobjętego zmianami) | Polska Izba Gospodarki Odpadami | Określenie minimalnej liczby stacji LNG zainstalowanych do 31 grudnia 2020 r. | W art. 60, który określa minimalną liczbę punktów ładowania oraz tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zainstalowanych do 31 grudnia 2020 r., a także w wielu innych miejscach Ustawy (np. art. 23 pkt. 5, art. 43 pkt. 6) pominięto gaz ziemny w formie skroplonej (LNG). Wnioskujemy, aby także dla tego rodzaju paliwa została określona minimalna liczba stacji zainstalowanych do 31 grudnia 2020 r. w parytecie 1 stacja LNG na każde 2 stacje CNG.  Skroplony gaz ziemny (LNG) znajduje coraz szersze zastosowanie w transporcie i szczególnie w przypadku pojazdów ciężarowych wiele wskazuje na to, że może okazać się rozwiązaniem lepszym niż sprężony gaz ziemny (CNG). Wpływ na to ma między innymi taki parametr jak wyższa gęstość takiego paliwa, a także szersze możliwości dystrybucji gazu ziemnego w formie skroplonej niż sprężonej. Upowszechnienie stacji tankowania LNG na terenie Polski znacząco ułatwiłoby zastosowanie niskoemisyjnych pojazdów w wykonywaniu zadań publicznych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Nałożone cele wynikają z Krajowych ram rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Uwagi ogólne | Polska Izba Gospodarki Odpadami | Wdrożenie dodatkowych przepisów określających parametry jakościowe instalowanych publicznych stacji tankowania gazu ziemnego (zarówno CNG, jak i LNG):  • określenie maksymalnego czasu tankowania pojazdu ciężarowego gazem ziemnym na porównywalny z czasem tankowania tradycyjnego pojazdu ciężarowego olejem napędowym;  • określenie minimalnej możliwej liczby zatankowanych pojazdów ciężarowych gazem ziemnym do pełna dziennie (w perspektywie roku) w przeliczeniu na dystrybutor na porównywalną z tankowaniem pojazdów ciężarowych olejem napędowym. | W związku z nowymi wymaganiami w zakresie udziałów procentowych w konkretnych kategoriach pojazdów używanych do wykonywania usług publicznych, w tym pojazdów ciężarowych (N1, N2, N3), wnioskujemy o wprowadzenie do Ustawy parametrów jakościowych dla instalowanych stacji tankowania gazu ziemnego (zarówno CNG jak i LNG).  Określenie parametrów jakościowych dla instalowanych stacji tankowania gazu ziemnego, zarówno w postaci sprężonej jak i skroplonej, jest konieczne dla stworzenia efektywnej sieci tankowania gazu ziemnego umożliwiającej szerokie zastosowanie pojazdów dostawczych i ciężarowych zasilanych gazem ziemnym w wykonywaniu zadań publicznych. Wynika to z faktu, że w zależności od zastosowanej technologii uzyskuje się w praktyce ogromne różnice w tempie napełniania zbiorników gazowych pojazdów. Skutkiem tego przy takiej samej liczbie stacji tankowania można osiągnąć diametralnie różną efektywność sieci. Jest to szczególnie istotne w przypadku pojazdów ciężarowych, posiadających wiele dużych zbiorników gazu. Zastosowanie niewystarczającej technologii, nawet przy zainstalowaniu znacznej liczby stacji, będzie skutkowało wzrostem kosztów usług logistycznych lub niemożliwością ich realizacji.  Wnioskujemy, aby minimalne parametry techniczne konieczne dla osiągnięcia powyższych parametrów jakościowych zostały opracowane w konsultacji z ekspertami technicznymi oraz producentami instalacji tankujących gaz ziemny. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga wykracza poza zakres projektu. |
|  | Uwagi ogólne | Biuro Mienia Miasta i Skarbu Państwa  Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się dodanie artykułu mówiącego o zmianach w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami poprzez dodanie w art. 37 ust 4a w pkt 1 lit. c w brzmieniu: „dzierżawcą nieruchomości jest operator ogólnodostępnej stacji ładowania, wyznaczony lub wyłoniony zgodnie z przepisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych”. | Proponowany zapis powinien być spójny z przepisami ustawy o elektromobilności, w której wprost taki tytuł powinien zostać również wskazany, jako forma korzystania z gruntu przez OSŁ. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Uwaga dodatkowa | Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy oraz Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny – Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego | Dodanie dwóch nowych postanowień w treści ustawy nowelizującej:  I. Dodanie do art. 9 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu w brzmieniu:  *„4) w art. 20 w ust. 3 w pkt 1) dodaje się lit. e w brzmieniu:*  *e) na obszarze strefy czystego transportu, niezależnie od statusu drogi publicznej, - 70 km/h”.*  II. Dodanie art. 11a w brzmieniu:  *„11a. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.) art. 96c otrzymuje następujące brzmienie:*  *„Art. 96c. Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 2000 złotych.”*. | Dla zapewnienia wysokiej skuteczności rozwiązań, proponuje się wprowadzenie podwyższenie maksymalnej wysokości opłaty administracyjnej (grzywny) za wjazd przez pojazd nieuprawniony z obecnych 500 do 2000 zł .  Z uwagi na zależność poziomu emisji zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych od prędkości z jaką poruszają się po drogach, w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na zdrowie człowieka i środowisko proponujemy także wprowadzenie ograniczenia prędkości do 70km/h na odcinkach autostrad oraz dróg ekspresowych, przebiegających przez strefę czystego transportu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przedstawione postulaty regulowane są odrębnymi przepisami. |
|  | Uwaga dodatkowa | Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy oraz Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny – Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego | Propozycja dodania nowych dwóch postanowień:  I. Dodanie do art. 1 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu w brzmieniu:  „2a) w art. 3 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  „*2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania, z wyłączeniem stacji wyposażonych jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy;”*.  II. Dodanie do art. 1 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu w brzmieniu:  „6a) w art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  *„1. Stacje ładowania wyposażone co najmniej w jeden punkt ładowania o dużej mocy oraz punkty ładowania o dużej mocy, w tym stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.”.*  Oraz powiązana z przedstawionymi powyżej propozycjami modyfikacja przedstawionych w projekcie ustawy nowelizującej postanowień nowego art. 29f ustawy nowelizowanej w art. 1 ustawy nowelizującej:  - w art. 1 pkt 8 w zakresie art. 29f powinien przyjąć następujące brzmienie:  *„Art. 29f. 1. Prezes UDT kontroluje spełnianie wymagań technicznych stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru określonych odpowiednio w przepisach wydanych na podstawie art. 16, art. 17, art. 29 ust. 1 lub art. 29d, w szczególności w przypadku:*  *1) powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru;*  *2) niespełnienia obowiązku, o który mowa w art. 42 ust. 2b.”.* | Brak jest racjonalnego uzasadnienia dla objęcia obowiązkiem badań technicznych wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania, zwłaszcza stacji wyposażonych jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy. Takie rozwiązanie nie jest spotykane w prawodawstwie państw europejskich i powoduje dodatkowe obciążenie administracyjne, wydłużające czas realizacji inwestycji oraz finansowe. Dlatego proponuje się, aby z tego obowiązku wyłączyć ogólnodostępne stacje ładowania wyposażone jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy, pozostawiając obowiązek zgłoszenia takiej stacji do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Konsekwentnie, stacje i punkty o normalnej mocy powinny zostać wyłączone z kontroli określonych w art. 29f projektu nowelizacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na bezpieczeństwo użytkowania ogólnodostępnej stacji ładowania niezbędne jest jej badanie przez UDT. |
|  | Uwaga dodatkowa – dot. art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności | Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | JEST:  Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:  1) 5% - od 1 stycznia 2021 r.;  2) 10% - od 1 stycznia 2023 r.;  3) 20% - od 1 stycznia 2025 r.  PROPOZYCJA: wykreślić ten zapis | W związku z pojawieniem się zapisu art. 68a, który transponuje nowe (inne) minimalne poziomy docelowe oraz okresy nowe (inne) okresy ich rozliczania w stosunku do floty autobusów miejskich, pozostawienie przytoczonego ustępu wprowadza chaotyczne dublowanie się wymagań. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy zawarte w art. 36 ust. 1 nie są tożsame z projektowanymi przepisami zawartymi w art. 68a. |
|  | Uwaga dodatkowa – art. 163a ustawy o podatku akcyzowym | Naukowo-Technologiczny Klaster Samochodów Ekologicznych | W związku z zakończeniem okresu preferencyjnego dla pojazdów hybrydowych ładowalnych który mija 1 stycznia 2021 wnoszę o przedłużenie tego okresu do 2023 r.  Art. 163a. otrzymuje brzmienie:  "W okresie do dnia 1 stycznia 2023 r. zwalnia się od akcyzy samochód osobowy stanowiący pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych o pojemności silnika spalinowego równej 2000 centymetrów sześciennych lub niższej".  Mając na uwadze szybki rozwój elektromobilności w Polsce proponuję zniesienie akcyzy dla pojazdów hybrydowych o pojemności silnika równej 3000 centymetrów sześciennych lub niższej, pozwoli to poszerzyć ofertę samochodów hybrydowych (ładowalnych) które z takimi silnikami posiadają zasieg na energii elektrycznej do 80km na jednym ładowaniu. Zakup pojazdów niskoemisyjnych przyczyni się do promocji i rozwoju elektromobilności w Polsce oraz do redukcji emisji pochodzących z transportu co jest uzasadnione ze względów zdrowotnych i ekologicznych.  Już dzisiaj wielu producentów oferuje hybrydy z silnikami o poj. powyżej 2000 centymetrów sześciennych np: BMW, Mercedes, Suzuki czy Toyota które posiadają silniki 2500 centymetrów sześciennych - emitujące poniżej 50 g CO2 na kilometr .  Wiele koncernów samochodowych zapowiedziało w przyszłym roku wprowadzenie modeli hybrydowych z silnikami powyżej 2000 centymetrów sześciennych jednymi z nich są Subaru, Mazda czy Mitsubishi który posiada model Outlander PHEV z silnikiem o poj. 2400 centymetrów sześciennych i jest to jeden z najpopularniejszych samochodów hybrydowych (ładowalnych) na świecie. Mitsubishi zapowiedziało wprowadzenie napędu hybrydowego we wszystkich nowych modelach w 2021/2022r które będą korzystały z napędu Mitsubishi Outlander przy oczywistym zwiększeniu zasięgu na energii elektrycznej na jednym ładowaniu | Pojazdy hybrydowe (ładowalne) zwykle nie korzystają z napędu spalinowego w czasie jazdy miejskiej – mają na tyle duży zasięg elektryczny, że przy prędkościach miejskich wystarcza on na cały dzień po nocnym ładowaniu. Pojazdy hybrydowe (ładowalne) w czasie pracy elektrycznej nie emitują żadnych związków do atmosfery.  Już dzisiaj kilku producentów oferuje hybrydy (ładowalne) z silnikami o poj. powyżej 2000 centymetrów sześciennych. A stosowane silniki są o poj. 2400 centymetrów sześciennych czy silniki o poj. 2500 centymetrów sześciennych. Posiadając duży zasieg na energii elektrycznej pojazdy z takimi silnikami zwykle nie potrzebują korzystać z napędu spalinowego w czasie jazdy miejskiej czy nawet na drogach publicznych a doskonale sprawdzą się w strefach czystego transportu. Statystyczny kierowca w Polsce pokonuje dziennie do 40 kilometrów przez co pojazdy hybrydowy w większości czasu jazdy spełnia się jako pojazd elektryczny. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga wykracza poza zakres projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Proponujemy wprowadzenie możliwości wcześniejszego uzgodnienia instrukcji urządzeń z UDT.  Dodaje się Art.15 ust.4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych otrzymuje brzmienie:  „Art.15 ust.4. Przed wystąpieniem o badanie techniczne stacji można wystąpić z wnioskiem do Prezesa UDT o opinię w zakresie zgodności instrukcji danego typu stacji ładowania sporządzanej przez producenta z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 13 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 17. Do wydania opinii stosuje się odpowiednio ust. 2 i 3. Opinia ma moc wiążącą dla wszystkich typów stacji zgłaszanych do badania technicznego objętych instrukcją producenta.” | Z powodu braku uregulowania wskazanej kwestii inspektorzy UDT mają różne wymagania, co do dokumentu jakim jest instrukcja urządzenia. Wskazana rozbieżność w opiniowaniu instrukcji prowadzi często do znaczących opóźnień. Ponadto z powodu pozyskiwania stacji ładowania z różnych źródeł otrzymanie zmienionej instrukcji urządzenia, w sposób czyniący zadość wymaganiom inspektora jest procesem czasochłonnym, a w niektórych przypadkach wręcz niemożliwym. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Dodanie kolejnego etapu wydłuży proces budowy stacji ładowania. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | W rozporządzeniu w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego proponujemy dodane wyłączenia stosowania przepisów o warunkach technicznych budynków:  W przepisach końcowych §26  „Do stacji ładowania nie stosuje się przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie oraz rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie.” | Kwestią związaną bezpośrednio z prawem budowlanym oraz obecnym obowiązkiem zgłoszenia budowy stacji ładowania jest brak jednoznacznego określenia przepisów określających wymagania techniczne, np. związanych z miejscami postojowymi przeznaczonymi na użytek stacji ładowania.  Proponujemy wyłączenie innych przepisów o warunkach technicznych, które organu próbują stosować na zasadzie analogii, w szczególności rozporządzenia o warunkach technicznych budynków. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga dotyczy rozporządzenia  i wykracza poza zakres projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Par. 20 pkt 9 Rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego | Dla przyspieszenia oddawania do użytku stacji ładowania niezbędne jest wskazanie formy opinii lub przygotowanie wzoru opinii, o której mowa w par. 20 pkt 9 Rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga dotyczy rozporządzenia  i wykracza poza zakres projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. art. 29-30 Prawa budowlanego | Uwaga dotyczy wyjaśnienia czy w przypadku budowy stacji ładowania sporządzenie planu sytuacyjnego, o którym mowa w art. 29a ustawy Prawo budowlane, zwalnia z konieczności zgłoszenia takiej budowy, o którym mowa w art. 30 wspomnianej ustawy? | **Uwaga nie zawiera postulatu zmiany projektowanych przepisów.** |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | **Propozycja :**  **Dodatkowe przepisy do ustawy prawo budowlane.**  Art. 29 [Zwolnienia od uzyskania pozwolenia, zgłoszenie]  1)Nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę, natomiast wymaga zgłoszenia, o którym mowa w art. 30, budowa:  31) stacji tankowania wodoru w rozumieniu art. 2 pkt 27a ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.  2. Nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 30, budowa:  33) punków tankowania wodoru w rozumieniu art. 2 pkt. 21a ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. | Zwolnienie od uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę stacji tankowania wodoru oraz punktów tankowania wodoru na rzecz instytucji „zgłoszenia” przyspieszy proces inwestycyjny co wpłynie pozytywnie na rozwój wodoromobilności w Polsce. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecnie ze wspomnianego wyłączenia korzysta infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacje regazyfikacji LNG o pojemności zbiornika magazynowania gazu do 10 m3. Ze względów bezpieczeństwa oraz wielkości infrastruktury uzasadnione jest pozostanie przy obowiązku uzyskania PnB. Podobnego wyłączenia nie ma dla stacji gazowych |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | **Propozycja nowych przepisów w ustawie o elektromobilności:**  Dodatkowy przepis - art. 3 ust. 3 ustawy:  **Obowiązek określony w art. 3 ust. 2 pkt. 2) dostawca usług ładowania może realizować przy współpracy z innym podmiotem.**  Dodatkowy przepis - art. 65 ust.4 ustawy :  **4. Do przedsiębiorstwa energetycznego wyznaczonego zgodnie z ust. 2, wykonującego obowiązki dostawcy usług ładowania odpowiednio stosuje się art. 3 ust. 3 ustawy.** | Umożliwienie współpracy dostawcy usług ładowania działającego na zasadach komercyjnych oraz w trybie interwencyjnym z podmiotem trzecim uelastyczni oraz udoskonali realizację obowiązku świadczenia usług ładowania. Dodatkowo przyspieszy osiągnięcie celu, jakim jest szybkie umożliwienie tymczasowego (na okres pierwszego roku) funkcjonowania ogólnodostępnych stacji ładowania w trybie interwencyjnym przez ustawę.  Na zasadach takiej współpracy dostawca usług ładowania byłby nadal odpowiedzialny za wykonywanie obowiązków ustawowych a podmiot trzeci realizował tylko świadczenie usług ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Współpraca jest możliwa na podstawie obecnie obowiązujących przepisów. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | **Postulat rozszerzenia art. 22 ustawy o elektromobilności.**  **Zgodnie z art. 22 ustawy :**  1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu i zawiera z nim umowę na świadczenie usług tankowania i prowadzenie stacji gazu ziemnego. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2019 r. poz. 1528, 1655 i 2020) stosuje się odpowiednio.  2. W przypadku braku możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z ust. 1, funkcję operatora stacji gazu ziemnego pełni przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne.  **Postulujemy rozszerzenie art. 22 ustawy poprzez wyposażenie go w dodatkowe regulacje umożliwiające :**   * konwersję stacji wybudowanych w trybie „interwencyjnym” na stacje prowadzone na zasadach komercyjnych poprzez przeniesienie własności tych stacji na inne podmioty w drodze przetargu lub umowy przy jednoczesnym zobowiązaniu nabywców stacji do utrzymywania ilości punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) gwarantującej minimalną ich liczbę w danej gminie określoną w ustawie. * organizowanie przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego kolejnych przetargów w celu wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego działającego na zasadach komercyjnych * przeniesienie funkcji operatora stacji gazu ziemnego przez przedsiębiorstwo energetyczne określone w ust. 2 na inny podmiot w drodze umowy albo procedury administracyjnej zakończonej zgodną Prezesa URE na taką cesję funkcji operatorskiej na inny podmiot. | Przyjęta konstrukcja prawna w art. 22 ust 1 i ust. 2 ustawy, powoduje, że OSDg po wybudowaniu stacji gazu ziemnego zmuszony jest do utrzymania swojej infrastruktury a Operator stacji gazu ziemnego – sprzedawca paliw gazowych nie ma możliwości przeniesienia na inny podmiot swojej funkcji.  Taki stan rzeczy może stanowić długoterminowe obciążenie dla OSDg ponoszącego koszty budowy stacji gazu ziemnego i odpowiedzialnego za proces wyłonienia odpowiedniego operatora  na stacjach, a także dla przedsiębiorstw energetycznych wykonujących działalność gospodarczą  w zakresie obrotu paliwami gazowymi zobligowanych do pełnienia funkcji operatora stacji gazu ziemnego.  Brak odpowiednich przepisów w tym zakresie może nie być korzystne dla rozwoju gazomobilności w Polsce z powodu m.in. małego zainteresowania podmiotów komercyjnych przetargiem  na operatorstwo ze względu na wysokie koszty inwestycji i szereg obowiązków, które muszą zostać spełnione na poczet przyszłej działalności, przy jednoczesnym niskim poziomie korzyści płynących ze świadczenia usług tankowania CNG na wczesnym etapie rozwoju tego segmentu rynku w Polsce.  Ponadto art. 22 ustawy nie daje możliwości przeprowadzenia kolejnych przetargów na wyłonienie operatora stacji gazu ziemnego.  Zaproponowane zmiany mają na celu uelastycznienie i udoskonalenie interwencyjnego trybu budowy stacji gazowych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie. Uwzględnienie uwagi wymaga uprzedniej pogłębionej analizy zagadnienia. Rozstrzygnięcia wymagają kwestie:- zmiany przepisów wyłączające z kosztów uzasadnionych ponoszonych przez OSD - koszty budowy, napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego, której własność została przeniesiona,- określenia odpowiednich zasad ustalenia wartości stacji celem wyeliminowania możliwości zaniżenia wartości stacji,- ustalenia dodatkowych zasad w przypadku przejmowania stacji zapewniających ciągłość jej funkcjonowania (spełnienie wymogów z Krajowych ram). |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Zgłaszający postuluje wprowadzenie stawki 8% dla usługi współdzielenia, co pozwoli na jej rozwój i szersze korzystanie z uwagi na możliwość obniżenia finalnej ceny dla użytkownika końcowego. |  | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Uwaga dotyczy kwestii nieuregulowanej w projekcie.   1. *Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach opracowuje plan lokalizacji ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w miastach liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców.* 2. *Organ właściwy opracowując plan, o którym mowa w ust. 1. uwzględnia następujące zasady:* 3. *w miastach liczących od 100 do 200 tysięcy mieszkańców musi zostać wyznaczone co najmniej 5 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 4. *w miastach liczących od 201 do 300 tysięcy mieszkańców musi zostać wyznaczonych co najmniej 10 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 5. *w miastach liczących od 301 do 500 tysięcy mieszkańców musi zostać wyznaczonych co najmniej 15 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 6. *w miastach liczących od 501 do miliona mieszkańców musi zostać wyznaczonych co najmniej 25 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 7. *w miastach liczących powyżej miliona mieszkańców wyznaczonych musi zostać co najmniej 50 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia w obszarze śródmiejskim.*   *3.    Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając ogólnodostępne strefy  dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia wyznacza stanowiska postojowe oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od stanowisk postojowych przeznaczonych dla pozostałych pojazdów samochodowych.*  *4.    Organ właściwy do zarzadzania ruchem na drogach wyznacza ogólnodostępne strefy dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia w terminie do 1 stycznia 2022 roku.*  *5.    Ze stanowisk postojowych, o których mowa w ust. 3, mogą korzystać nieodpłatnie wyłącznie pojazdy używane w usłudze współdzielenia.*  *6.    Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach może wyznaczyć stanowiska postojowe przeznaczone na postój pojazdów używanych w usłudze współdzielenia, również poza obszarem śródmiejskim, w celu promocji usługi współdzielenia.*  ***Ogólnodostępna strefa dla pojazdów transportu współdzielonego*** *– strefa, w której istnieje możliwość nieodpłatnego zaparkowania co najmniej czterech pojazdów używanych w usłudze współdzielenia, posiadająca co najmniej jeden punkt ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2019);*  ***Obszar śródmiejski*** *– obszar zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, który stanowi faktyczne centrum miasta w mieście o liczbie ludności 100 000 mieszkańców charakteryzujący się znacznym deficytem miejsc postojowych lub lokalizacja przy budynkach użyteczności publicznej.* | Zgłaszający postuluje, aby w drodze stosownych regulacji prawnych umożliwić pojazdom używanym w usłudze współdzielenia postój na miejscach wyznaczonych do postoju taksówek bądź wydzielenie stref postojowych dedykowanych wyłącznie usłudze współdzielenia. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Zgłaszający postuluje, aby pojazdy używane w usłudze współdzielenia były obowiązkowo wyposażone w urządzenia służące do badania trzeźwości użytkowników tych pojazdów (np. blokada alkoholowa). Z uwagi na konieczność dostosowania floty do tego wymogu zgłaszający postuluje wprowadzenie takiego obowiązku najwcześniej w 2024 roku. |  | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Zgodnie z art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, rower jest, to pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.  Rower jest elementem zrównoważonego transportu, a rower wspomagany elektrycznie wpisuje się w ideę elektromobilności.  - brak ruchu jest jednostką chorobową w Unii Europejskiej. Korzystanie z roweru, również wspomaganego elektrycznie, ten ruch zapewnia;  - w kilku krajach Unii Europejskiej zapewniono możliwość dofinansowania do zakupu roweru ze wspomaganiem elektrycznym (m.in. Włochy, Francja). Dofinansowanie dotyczy również wspomaganych elektrycznie rowerów cargo.  - przeciętny zasięg roweru elektrycznego wynosi od 60 do 100 km, a czas ładowania baterii o od 4 do 8 godzin. Prosty demontaż akumulatora pozwala ładować baterię w pracy lub domu. Rowery wspomagane elektrycznie nie wymagają dedykowanej infrastruktury do ładowania.  - na dopłatach do zakupu rowerów wspomaganych elektrycznie mogą skorzystać polscy producenci.  - W oficjalnym stanowisku WHO uznaje, iż rower jest najlepszym środkiem transportu w czasie pandemii wirusa SARS-CoV 2. Również w Polsce odnotowuje się zauważalny wzrost wykorzystania roweru jako środka transportu, a nie tylko w celach rekreacyjnych, co wcześniej dominowało w polskim społeczeństwie. W związku z powyższym zwracamy się o uwzględnienie obecności roweru wspomaganego elektrycznie, zarówno w kontekście roweru miejskiego (typ roweru) jak i roweru cargo, w pracach związanych z nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. | W ustawie nie ma mowy o rowerze wspomaganym elektrycznie | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt został rozszerzony o definicję roweru elektrycznego, przy czym rower elektryczny nie będzie zaliczany jako pojazd elektryczny. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Zwolnienie z opłat autostradowych samochodów elektrycznych do 3,5 tony |  | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące zwolnienia zostały usunięte z projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Generalne uwagi to pomijanie aut PHEV wszędzie: w dopłatach, możliwości wjazdu do stref, bus pasy, parkowanie, a także kuriozalna akcyza na PHEV pow. 2000 cm3. 9,3%.  Z drugiej strony brak zachęt podatkowych PHEV, które są naturalnym pomostem pomiędzy autami konwencjonalnymi i EV |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Celem projektodawcy jest rozwój elektromobilności oraz zwiększenie ilości samochodów elektrycznych na polskich drogach. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | W proponowanych zmianach auta carsharingowe zyskują szereg przywilejów, natomiast nie ma informacji w jaki sposób takie auta mają być rozpoznawane. Czy będą posiadały dodatkowe oznaczenia ? (naklejki , tablice ?) |  | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Uwaga dodatkowa | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Projekt zmiany ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw nie porusza najważniejszych kwestii, problemów zgłaszanych przez branże od kilku miesięcy, między innymi.:  - brak odniesienia się w projekcie zmiany do art. 3 ustęp 4, 10 Ustawy  - brak odniesienia się w projekcie zmiany do art. 9  - brak odniesienia się w projekcie zmiany do rozdziału 6 Ustawy – wprowadzenie kar pieniężnych dla UDT za przekraczania ustawowego terminu odbioru stacji (30 dni)  - brak zmian w prawie podatkowym – organy podatkowe interpretują usługę ładowania jako sprzedaż towaru, a nie usługi |  | **Uwaga nie zawiera**  **konkretnych uwag do zgłaszanych artykułów  i postulowanych propozycji rozwiązań.** |
|  | Art. 1 pkt 1 lit e | Zarząd Morskiego Portu Gdynia | „punkt tankowania wodoru - urządzenie służące do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór, w celu napędu silników tych pojazdów;” – proponuje się rozszerzyć lub dodać definicję o system mobilny tankowania wodoru |  | **Uwaga uwzględniona.**  Przyjęto dodatkową definicję – „punkt bunkrowania wodoru”. |
|  | Art. 1 pkt 1 lit h | Zarząd Morskiego Portu Gdynia | „wodór - wodór przeznaczony do napędu pojazdu samochodowego wykorzystującego energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, oznaczony kodem CN 2804 10 00;” – proponuje się rozszerzyć przeznaczenie wodoru o jego możliwość zastosowania do zasilania statków oraz jako element szeroko rozumianych akumulatorów energii |  | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 2  (projektowany art. 2 ustawy) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | W artykule drugim brakuje definicji pojazdu zasilanego gazem płynnym LPG oraz definicji gazu płynnego LPG.  W obecnie obowiązującej ustawie w art. 2 został zdefiniowany pojazd napędzany gazem ziemnym (pkt 14) - pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu.  Wydaje się, że gaz LPG powinien być nazwany jako gaz skroplony a nie gaz płynny.  Propozycja:  Dodać pkt 30 i 31 w brzmieniu:  30) gaz skroplony (LPG) – gaz w rozumieniu art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz.U. z 2019 r., poz. 660, z późn. zm.)  31) pojazd napędzany gazem skroplonym - pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu gaz skroplony (LPG). | Brak definicji pojazdu zasilanego gazem płynnym LPG oraz definicji gazu płynnego LPG powoduje, że określenie w projekcie ustawy (projektowany art. 39 ust. 1) strefy czystego transportu, do której mają wjazd pojazdy napędzane gazem płynnym LPG powoduje problem ze zdefiniowaniem, jakie pojazdy należy zaliczyć do tej kategorii, a w konsekwencji możliwość nadużyć. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | art. 1 p 2 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Wprowadzenie dodatkowego pkt. do art. 2 o brzmieniu: pojazd zasilany paliwem płynnym LPG - pojazd jednopaliwowy, który jest przede wszystkim zasilany LPG, ale który może też posiadać instalację benzynową wbudowaną wyłącznie do celów awaryjnych lub do celów uruchamiania pojazdu i w którym zbiornik benzyny mieści nie więcej niż 15 litrów benzyny | Z uwagi na fakt, że obecne przepisy nie regulują tej kwestii, konieczne jest wprowadzenie definicji legalnej pojazdu napędzanego gazem płynnym LPG. Będzie to miało na celu zapobiegnięcie dokładaniu do pojazdu instalacji na gaz płynny LPG w celu uzyskania uprawnień wynikających z ustawy. Jednocześnie zapewni to, że jako pojazd uprawniony do strefy czystego transportu będzie się w niej poruszał głównie na paliwie gazowym. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 2) | **PGNiG S.A.** | Dodanie w art. 1 pkt 2 podpunktu e1  w brzmieniu:  „e1) pkt 26 otrzymuje brzmienie:  ***stacja gazu ziemnego - zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) przyłączony do sieci dystrybucyjnej gazowej lub punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), wraz z instalacjami pomocniczymi  i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji***.”. | Proponowana zmiana wynika  z wątpliwości interpretacyjnych związanych z obecnym brzmieniem art. 2 pkt 26 ustawy o elektromobilności  i paliwach alternatywnych (dalej: **Ustawa**)[[1]](#footnote-1). Obecne brzmienie definicji stacji gazu ziemnego może prowadzić do wniosku, że punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) może być przyłączony wyłącznie do terminalu LNG lub, ewentualnie, sieci dystrybucyjnej. Warto zwrócić uwagę, że Punkty tankowania LNG są niezależnymi miejscami, do których LNG jest dostarczane przy użyciu cystern kriogenicznych. Z tego względu przesłanka związana z byciem przyłączonym nie powinna znajdywać zastosowania do stacji tankowania LNG. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 2 – dodanie litery | Gmina Miejska Kraków | Należy rozszerzyć definicję pojazdu elektrycznego zawartej w art. 2 pkt 12) Ustawy o elektromobilności, aby objęła także rowery, wózki rowerowe i motorowery:  "12) pojazd elektryczny:  a) pojazd samochodowy lub motorower w rozumieniu art. 2 pkt 33 i pkt 46 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania; lub  b) rower lub wózek rowerowy w rozumieniu art. 2 pkt 47 i 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku, wyposażony w elektryczny napęd pomocniczy.” | * Umożliwienie rozwoju i wsparcia bardziej zróżnicowanych pojazdów elektrycznych – * Rower elektryczny stanowi realną alternatywę do dłuższych dojazdów w zatłoczonym mieście oraz pod miastem, gdzie brakuje komunikacji publicznej. W przypadku rowerów towarowych zastępuje pojazdy rodzinne i część samochodów dostawczych (nawet ⅓ kursów). Problem rosnącego rynku dostaw ostatniej mili w epoce galopującego sektora e-commerce to jedno z rosnących wyzwań szczególnie dla dużych ośrodków miejskich. Z niezrozumiałych powodów polskie przepisy o elektromobilności pomijają całkowicie inne pojazdy niż samochody i autobusy. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt został rozszerzony o definicję roweru elektrycznego, przy czym rower elektryczny nie będzie zaliczany jako pojazd elektryczny. |
|  | Art. 1 pkt. 2 | Naukowo-Technologiczny Klaster Samochodów Ekologicznych | Dodanie do listy użytych w ustawie określeń:  Autobus hybrydowy w rozumieniu art.2 pkt.4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym o napędzie spalinowo-elektrycznym w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania. | Do tej pory przepisy nie uwzględniały autobusu hybrydowego (ładowalnego). W związku z rozwojem elektromobilności w Polsce konieczne jest wprowadzenie do obecnie obowiązujących przepisów Autobusy hybrydowe (ładowalne) które mogą poruszać się w czasie jazdy miejskiej wyłącznie na energii elektrycznej i są wstanie pokonać nawet kilkanaście kilometrów. Rozszerzenie katalogu autobusów o napędzie niskoemisyjnym będzie zdefiniowany. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Celem projektodawcy jest rozwój elektromobilności oraz zwiększenie ilości samochodów elektrycznych na polskich drogach. |
|  | Art. 1 pkt. 2 | Naukowo-Technologiczny Klaster Samochodów Ekologicznych | Po dodaniu do listy autobusu hybrydowego  pkt. 17) otrzymuje brzmienie:  Punkt ładowania - urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego, autobusu zeroemisyjnego, autobusu hybrydowego oraz miejsce w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu. | Do tej pory przepisy nie uwzględniały w pkt 17 autobusu hybrydowego (ładowalnego), który także może być podłączony do punktu ładowania celem uzupełnienia energii elektrycznej np: na pętli czy w zajezdni. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Celem projektodawcy jest rozwój elektromobilności oraz zwiększenie ilości samochodów elektrycznych na polskich drogach. |
|  | Art. 1 pkt 2 | PZFD  Polski Związek Firm Deweloperskich | Dostosowanie przepisu do proponowanego powyżej brzmienia art. 12 ust. 7.  Propozycja brzmienia przepisu:  „Art. 2 pkt 18) punkt ładowania o normalnej mocy - punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych;” | Uwaga ma na celu dostosowanie przepisów ustawy do proponowanego brzmienia art. 12 ust. 7. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zostały wydane już przepisy wykonawcze. Rozporządzenie w tym zakresie zostało przekazane do notyfikacji technicznej. |
|  | Art. 1 pkt 2 | Pracodawcy RP | 15) pojazd napędzany wodorem –wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych; | Postulujemy zmianę definicji pojazdu napędzanego wodorem, poprzez usunięcie zwrotu: „samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” , dzięki temu definicja będzie rozszerzona i uwzględni Strategię w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, w obszarze pojazdów kolejowych. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. a | MPK – Łódź | Jest: *"8a) operator stacji tankowania wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji tankowania wodoru oraz świadczący usługę tankowania wodoru;",*  Propozycja:*"8a) operator stacji tankowania wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji tankowania wodoru lub świadczący usługę tankowania wodoru;",* | Przedstawiona propozycja jest konsekwencją propozycji przedstawionej w pkt.2 | **Uwaga nieuwzględniona.**  Jej ew. uwzględnienie pozwalałoby na sytuację, kiedy operatorem będzie podmiot, który tylko świadczy usługę tankowania. Zatem przepisy nie regulowałyby kwestii najważniejszej - kto ma odpowiada zarządzanie, bezpieczeństwo, remonty. Rozumiejąc zamiar podmiotu zgłaszającego, MKiŚ uwzględnił uwagę, w której MPK Łódź wnioskuje o wyłączenie obowiązku świadczenia usługi tankowania - operator nie musi świadczyć usługi tankowania na stacji wykorzystywanej wyłącznie do pojazdów transportu publicznego (projektowany art. 29e). |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. a | MPK – Łódź | Jest: "8a) operator stacji tankowania wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji tankowania wodoru oraz świadczący usługę tankowania wodoru;",  Propozycja:"8a) operator stacji tankowania wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji tankowania wodoru lub świadczący usługę tankowania wodoru;", | Przedstawiona propozycja jest konsekwencją propozycji przedstawionej w pkt.2 | **Uwaga nieuwzględniona.**  Jej ew. uwzględnienie pozwalałoby na sytuację, kiedy operatorem będzie podmiot, który tylko świadczy usługę tankowania. Zatem przepisy nie regulowałyby kwestii najważniejszej - kto ma odpowiada zarządzanie, bezpieczeństwo, remonty. Rozumiejąc zamiar podmiotu zgłaszającego, MKiŚ uwzględnił uwagę, w której MPK Łódź wnioskuje o wyłączenie obowiązku świadczenia usługi tankowania - operator nie musi świadczyć usługi tankowania na stacji wykorzystywanej wyłącznie do pojazdów transportu publicznego (projektowany art. 29e). |
|  | Art. 1 pkt. 2 lit. b | PSE S.A. | Obecne brzmienie:  2a) dwukierunkowy punkt ładowania – punkt ładowania umożliwiający pobór energii elektrycznej z pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego; | Wprowadzenie definicji bez szeregu szczegółowych uregulowań wskazanych w uwadze nr 3 jest niecelowe i prowadzi do niezdefiniowanego stanu prawnego towaru, którym jest energia elektryczna wprowadzana do sieci poprzez dwukierunkowy punkt ładowania | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepis został usunięty. |
|  | Art. 1 pkt. 2 lit. b | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | „2a) dwukierunkowy punkt ładowania – punkt ładowania umożliwiający zarówno ładowanie pojazdu elektrycznego jak i pobór energii elektrycznej z pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego;”, | Dokładniejsze zdefiniowanie dwukierunkowego punktu ładowania | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepis został usunięty |
|  | Art. 1 pkt 2) lit c) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Usunięcie / zmiana definicji | Należy wskazać, że definicja operatora tankowania wodoru jest na tyle wąska, że nie będzie obejmować innego szerszego zakresu usług wykonywanych na stacji. Zaproponowana definicja nie eliminuje wątpliwości w zakresie nakładania się funkcji/statusów: operatora tankowania wodoru z innymi statusami. Jednocześnie należy wskazać, że stacje tankowania wodoru, będą uzupełnieniem działalności obecnych stacji paliw, a nie doprecyzowanie definicji może również prowadzić do patologii w kontekście omijania regulacji - np. pozwoli na możliwość tankowania z cysterny (de facto omijania regulacji). | **Uwaga nieuwzględniona.**  W opinii projektodawcy zaproponowany przepis dostatecznie szczegółowo i wyczerpująco określa definicję operatora stacji wodoru. |
|  | Art. 1 p. 2 lit c | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Wprowadzenie dodatkowego pkt. do art. 2 o brzmieniu: „tryb dieslowski - tryb pracy silnika zasilanego wyłącznie olejem napędowy w innym trybie pracy pojazdu niż serwisowy” | W odniesieniu do propozycji zmiany zapisów art. 2 pkt. 14 uważamy, że jest to zmiana doprecyzowująca w dobrym kierunku, która zapewni, że wsparciu i ułatwieniom będą podlegały tylko pojazdy zasadniczo poruszające się na gazie ziemnym. Pozwoli to także na wspieranie pojazdów na gaz ziemny wykorzystujących różne technologie czyniąc ustawę neutralną technologicznie, co nie będzie powodowało sztucznej zmiany na rynku samochodów gazowych. Jednocześnie ta zmiana pozwoli na uszczelnienie systemu i powinna zapobiec tzw. dokładaniu instalacji gazowej tylko dla uzyskania uprawnień wynikających z ustawy, tak jak miało to miejsce po wprowadzeniu niższych opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej przez Niemcy. Niemniej jednak dla zapewnienia pełnej precyzji tym zapisom proponujemy dodanie do art. 2 definicji trybu dieslowskiego, czyli „tryb pracy silnika zasilanego wyłącznie olejem napędowy w innym trybie pracy pojazdu niż serwisowy”. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak potrzeby dodawania definicji do powszechnie znanych pojęć w zakresie techniki motoryzacyjnej. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. c | AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O. | Operator stacji tankowania wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji tankowania wodoru oraz świadczący usługę tankowania wodoru, **zgodnie ze specyfikacjami technicznymi specyfikacji ISO/TS 20100 dotyczącej tankowania wodoru w stanie gazowym.** | Proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie definicji w sposób odpowiadający przepisom Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Zgodnie z art. 5 ust. 2 Dyrektywy, Państwa członkowskie zapewniają, by publicznie dostępne punkty tankowania wodoru oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 2. Wspomniany załącznik w pkt 2.1 wskazuje z kolei, że punkty tankowania wodoru na wolnym powietrzu, w których wydawany jest wodór w stanie gazowym jako paliwo stosowane w pojazdach silnikowych, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi specyfikacji ISO/TS 20100 dotyczącej tankowania wodoru  w stanie gazowym. Wskazanie norm ISO dla stacji wodorowych przyczyni się także do zwiększenia gwarancji dla potencjalnych inwestorów co do jasności dla budowy stacji tankowania wodoru. | **Uwaga nieuwzględniona**.  Odwoływanie się w ustawie do norm ISO jest niezgodne z zasadami techniki prawodawczej. Specyfikacje techniczne zostaną uwzględnione w rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanego art. 29a. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit c Projektu | **Konfederacja Lewiatan** | Usunięcie / zmiana definicji | Należy wskazać, że definicja operatora tankowania wodoru jest na tyle wąska, że nie będzie obejmować innego szerszego zakresu usług wykonywanych na stacji. Zaproponowana definicja nie eliminuje wątpliwości w zakresie nakładania się funkcji/ statusów: operatora tankowania wodoru z innymi statusami. Jednocześnie należy wskazać, że stacje tankowania wodoru, będą uzupełnieniem działalności obecnych stacji paliw, a nie doprecyzowanie definicji może również prowadzić do  patologii w kontekście omijania regulacji - np. pozwoli na możliwość tankowania z cysterny (de facto omijania regulacji). | **Uwaga nieuwzględniona.**  W opinii projektodawcy zaproponowany przepis dostatecznie szczegółowo i wyczerpująco określa definicję operatora stacji wodoru |
|  | Art. 1 pkt 2) lit c) (nowy punkt 8a)) | Pracodawcy RP | Usunięcie / zmiana definicji | Należy wskazać, że definicja operatora tankowania wodoru jest na tyle wąska, że nie będzie obejmować innego szerszego zakresu usług wykonywanych na stacji. Zaproponowana definicja nie eliminuje wątpliwości w zakresie nakładania się funkcji/ statusów: operatora tankowania wodoru z  innymi statusami. Jednocześnie należy wskazać, że stacje tankowania wodoru, będą uzupełnieniem działalności obecnych stacji paliw, a nie doprecyzowanie definicji może również prowadzić do  patologii w kontekście omijania regulacji - np. pozwoli na możliwość tankowania z cysterny (de facto omijania regulacji). | **Uwaga nieuwzględniona**  W opinii projektodawcy zaproponowany przepis dostatecznie szczegółowo i wyczerpująco określa definicję operatora stacji wodoru. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c | IGKM/MPK – Łódź | Jest: *"8a) operator stacji tankowania wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji tankowania wodoru oraz świadczący usługę tankowania wodoru;",*  Propozycja: *"8a) operator stacji tankowania wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji tankowania wodoru lub świadczący usługę tankowania wodoru;",* | Przedstawiona propozycja jest konsekwencją propozycji przedstawionej w pkt.2 | **Uwaga nieuwzględniona.**  Jej ew. uwzględnienie pozwalałoby na sytuację, kiedy operatorem będzie podmiot, który tylko świadczy usługę tankowania. Zatem przepisy nie regulowałyby kwestii najważniejszej - kto ma odpowiada zarządzanie, bezpieczeństwo, remonty. Rozumiejąc zamiar podmiotu zgłaszającego, MKiŚ uwzględnił uwagę, w której MPK Łódź wnioskuje o wyłączenie obowiązku świadczenia usługi tankowania - operator nie musi świadczyć usługi tankowania na stacji wykorzystywanej wyłącznie do pojazdów transportu publicznego (projektowany art. 29e) |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. d  Art. 2 pkt 14) | Polska Platforma LNG | Proponujemy zmienić propozycję następująco:  po wyrazie "biometanu" średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy:  „posiadający silnik jednopaliwowy lub dwupaliwowy typu 1A, pracujący  w części gorącej cyklu testu dynamicznego, ze średnim wskaźnikiem gazu nie niższym niż 90 %, który na biegu jałowym nie zużywa wyłącznie oleju napędowego, nieposiadający trybu dieslowskiego (innego niż dieslowski tryb serwisowy) lub  w przypadku silnika o zapłonie iskrowym posiadający maksymalnie 15l awaryjny zbiornik benzyny.” | Technologia HDPI (Volvo) dopuszcza możliwość trybu serwisowego - dieslowskiego, ograniczającego moc silnika (do ok 40KM), jednak pozwalający na dojazd ciężarówki do najbliższego serwisu. Pojazdy gazowe (np. Iveco Daily) o zapłonie iskrowym posiadają awaryjny zbiornik benzyny  o maksymalnej objętości 15l, który  w przypadku braku stacji CNG pozwala bezpiecznie wrócić do bazy. Jest to szczególnie istotne w sytuacji gdy w Polsce mamy 39 stacji CNG. Jednocześnie zapis powyższy nie zmienia celu całego doprecyzowania, które ma zapobiegać retrofitom CNG – czyli wtórnym przeróbkom pojazdów o napędzie dieslowskim polegającym na dokładaniu minimalnych instalacji CNG, w których tylko minimalna część (kilka %) mieszanki stanowi gaz. Przeróbka ta ma na celu tylko i wyłącznie zakwalifikowanie pojazdu do grupy gazowej aby uniknąć opłat drogowych, a nie poprawę emisyjności i ekologii pojazdu. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  W celu uniknięcia włączania do definicji pojazdów posiadających niefabryczne instalacje gazowe w których możliwe jest wymuszenie ciągłej pracy w awaryjnym trybie dieslowskim doprecyzowano iż może on występować jedynie w instalacjach montowanych fabrycznie. |
|  | Art. 1 pkt 2 ust d | Polska Platforma LNG | Proponujemy dopisać dodatkowe doprecyzowanie po proponowanym tekście  „oraz posiadający silnik jednopaliwowy lub dwupaliwowy typu 1A, pracujący w części gorącej cyklu testu dynamicznego, ze średnim wskaźnikiem gazu nie niższym niż 90 %, który na biegu jałowym nie zużywa wyłącznie oleju napędowego i nie posiada trybu dieslowskiego”  Kropkę, zamienić na przecinek i dopisać:  „innego niż dieslowski tryb serwisowy” | Technologia HDPI (Volvo) dopuszcza możliwość trybu serwisowego, ogrniczającego moc silnika (do ok 40KM), jednak pozwalający na dojazd ciężarówki do najbliższego serwisu.  Jednocześnie zapis ten nie zmienia celu całego doprecyzowania, które ma zapobiegać retrofitom CNG – czyli wtórnym przeróbkom pojazdów o napędzie dieslowskim polegającym na dokładaniu minimalnych instalacji CNG, w których tylko minimalna (kilka %) mieszanki stanowi gaz. Przeróbka ta ma na celu tylko i wyłącznie zakwalifikowanie pojazdu do grupy gazowej aby uniknąć opłat drogowych, a nie poprawe emisyjności i ekologii pojazdu. | **Uwaga uzgodniona kierunkowo.**  W celu uniknięcia włączania do definicji pojazdów posiadających niefabryczne instalacje gazowe w których możliwe jest wymuszenie ciągłej pracy w awaryjnym trybie dieslowskim doprecyzowano iż może on występować jedynie w instalacjach montowanych fabrycznie. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. d | Gmina Miejska Kraków | doprecyzowanie lub zmiana nowego brzmienia definicji pojazdu napędzanego gazem ziemnym | Obecna forma zapisu jest niejasna. Nie wyjaśniono np. definicji silników typu1A. Jednocześnie obecny zapis wydaje się obejmować również pojazdy napędzane LPG (który nie jest gazem ziemnym) – powoduje to dalsze konsekwencje w postaci przyznania tego typu pojazdom przywilejów równych pojazdom o napędzie CNG lub LNG. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Definicja silników typu 1A jest powszechnie występującą definicją techniczną w przepisach prawa Unii Europejskiej.  Zgodnie z treścią ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) NR 133/2014 z dnia 31 stycznia 2014 r. zmieniające, w celu dostosowania do postępu technicznego w zakresie wartości granicznych emisji,  dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011. Ze względu na określenie rodzaju paliwa nie przewiduje się przyznania przywilejów innym pojazdom np. napędzanych gazem LPG. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit e) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Usunięcie / zmiana definicji | Proponujemy zmianę lub usunięcie definicji, ze względu na fakt, że nie oddaje technicznego sensu pojęcia stacji tankowania wodoru („punkt tankowania wodoru” nie powinien być wyodrębniony). Co do zasady stacje tankowania wodoru są dużymi obiektami. Dodatkowo, zaproponowana definicja nie eliminuje wątpliwości, o których mowa powyżej. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Punkt powinien być wyodrębniony od stacji, która stanowi funkcjonalną całość. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. e | AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O. | punkt tankowania wodoru - urządzenie służące do zaopatrywania pojazdów **silnikowych** w wodór, w celu napędu silników tych pojazdów, **przystosowany zgodnie ze specyfikacją ISO/TS 20100.** | Zmiana ta uzasadniona jest faktem, iż określenie „pojazd samochodowy” jest zbyt wąskie. Punkty tankowania mogą być wykorzystywane także przez inne pojazdy jak np. motocykle, autobusy oraz pojazdy szynowe. Ponadto Dyrektywa 2014/94/UE posługuje się pojęciem „pojazd silnikowy”.  Dodatkowo Załącznik II pkt 2.1 oraz 2.3 wskazuje, iż Punkty tankowania wodoru na wolnym powietrzu,  w których wydawany jest wodór  w stanie gazowym jako paliwo stosowane w pojazdach silnikowych, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi specyfikacji ISO/TS 20100 dotyczącej tankowania wodoru  w stanie gazowym. Ponadto  w punktach tankowania wodoru muszą być stosowane algorytmy i sprzęt zgodne ze specyfikacją ISO/TS 20100 dotyczącą tankowania wodoru w stanie gazowym. | **Uwaga uwzględniona** w zakresie rozszerzenia definicji na pojazdy inne niż silnikowe.  **Uwaga nieuwzględniona** w zakresie powoływania norm.  Odwoływanie się w ustawie do norm ISO jest niezgodne z zasadami techniki prawodawczej. Specyfikacje techniczne zostaną uwzględnione w rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanego art. 29a. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit e Projektu | **Konfederacja Lewiatan** | Usunięcie / zmiana definicji | Proponujemy zmianę lub usunięcie definicji, ze względu na fakt, że nie oddaje technicznego sensu pojęcia stacji tankowania wodoru („punkt tankowania wodoru” nie powinien być wyodrębniony). Co do zasady stacje tankowania wodoru są dużymi obiektami. Dodatkowo, zaproponowana definicja nie eliminuje wątpliwości o których mowa powyżej. | **Uwaga nieuwzględniona**.  Punkt powinien być wyodrębniony od stacji, która stanowi funkcjonalną całość. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. e | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | ,,21a) punkt tankowania wodoru - urządzenie służące do zaopatrywania pojazdów bezemisyjnych w wodór, w celu ich napędu. | Definicja jest nie jednoznaczna i nie uwzględnia pojazdów wyposażonych w ogniwa paliwowe. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Pojazdy wyposażone w ogniwa paliwowe nadal są pojazdami silnikowymi, wiec mieszczą się definicji. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit e) (nowy pkt 21 a)) | Pracodawcy RP | Usunięcie / zmiana definicji | Proponujemy zmianę lub usunięcie definicji, ze względu na fakt , że nie oddaje technicznego sensu pojęcia stacji tankowania wodoru („punkt tankowania wodoru” nie powinien być wyodrębniony). Co do zasady stacje tankowania wodoru są dużymi obiektami. Dodatkowo, zaproponowana definicja nie eliminuje wątpliwości o których mowa powyżej. | **Uwaga nieuwzględniona**.  Punkt powinien być wyodrębniony od stacji, która stanowi funkcjonalną całość. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. e | IGKM/MPK – Łódź | Jest: *,,21a) punkt tankowania wodoru - urządzenie służące do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór, w celu napędu silników tych pojazdów;”*  Propozycja: *,,21a) punkt tankowania wodoru - urządzenie służące do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór, w celu wytworzenia energii elektrycznej w ogniwie paliwowym;”* | W pojazdach z ogniwami paliwowymi silnik napędzany jest nie przez wodór, tylko przez energię elektryczną wytworzoną z wodoru. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Proponowane dookreślenie nie jest konieczne ze względu na przyjętą definicję wodoru: wodór - wodór przeznaczony do napędu pojazdu wykorzystującego energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, oznaczony kodem CN 2804 10 00. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. f  Art. 2 pkt 27) | PKN Orlen S.A. | Dodanie do definicji określenia  „i infrastrukturą towarzyszącą”.  „- wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskiem postojowym  i infrastrukturą towarzyszącą oraz,  w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy  z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;” | Aktualnie definicja stacji ładowania nie uwzględnia konieczności realizacji infrastruktury towarzyszącej niezbędnej do świadczenia ogólnodostępnej usługi ładowania takiej jak udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, oświetlenie, czy zabezpieczenia przed kolizją. Nieuregulowany stan prawny w tych kwestiach pozwala na indywidualną interpretację prawną podczas rozpatrywania zgłoszenia budowy i robót budowlanych zgodnego z art. 30 Prawa budowlanego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego stacja ładowania musi być dostosowana dla osób niepełnosprawnych oraz posiadać dodatkowe środki ochrony mechanicznej, takie jak odboje, słupki lub bariery w celu uniknięcia kolizji. |
|  | Art.. 1 pkt 2) lit. f) | ENEA Operator Sp. Z o.o. | **Brzmienie zaproponowane w projekcie z dnia 20.11.2020 r.:**  w pkt 27 część wspólna otrzymuje brzmienie:  „–wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;”  **Proponowane brzmienie:**  w pkt 27 część wspólna otrzymuje brzmienie:  „–wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskami postojowymi, których liczba odpowiada liczbie punktów ładowania umożliwiających jednoczesne świadczenie tej usługi oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;” | Ustawa nie definiuje jednoznacznie korelacji między stacją ładowania a miejscem postojowym przynależącym do punktu ładownia. Nieścisłość ta niejednokrotnie powodowała, że na etapie opracowywania raportu, o którym mowa w art. 61 Ustawy, niewłaściwie określona została liczba istniejących punktów ładowania na terenie gminy, i w związku z tym ustalona została niewłaściwa liczba brakujących punktów ładowania, do budowy których zgodnie z art. 64. Ustawy zobowiązane jest OSD.  Proponuje się doprecyzowanie definicji stacji ładowania, aby była ona jednoznaczna dla wszystkich zainteresowanych podmiotów i umożliwiła w przyszłości właściwe określanie rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 2) lit f) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Proponujemy **zmianę definicji stacji ładowania**, usuwającą nieścisłości w jej brzmieniu i stosowanej do tej pory interpretacji.  Art. 2 pkt 27 otrzymuje brzmienie:  „27) stacja ładowania:   1. urządzenie obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, posadowione na obiekcie budowlanym, lub 2. co najmniej jeden punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy”;   – wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;” | **Część szczegółowa definicji – uzasadnienie proponowanej zmiany**  Część szczegółowa definicji „stacji ładowania” ustanowiona w art. 2 pkt 27 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych jest nieprawidłowa, ponieważ może powodować objęcie stacji ładowania opodatkowaniem podatkiem od nieruchomości jako budowli, mimo że z konstrukcyjnego punktu widzenia obiekt taki budowli stanowić nie powinien.  Ze względu na niejednoznaczność pojęcia „stacji ładowania” na gruncie obecnej definicji, problem ten przejawiać się może także w rozbieżnościach interpretacyjnych, a to może prowadzić do niesłusznego poboru podatku w niektórych gminach i zaniechania tej czynności w innych.  Problem dotyczyć zatem może właścicieli (posiadaczy samoistnych) stacji ładowania pojazdów elektrycznych.  Pojęcie stacji ładowania jest dwuczłonowe i definiuje ten obiekt jako:  a) urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym;  b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy  – wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego.  Aktualna definicja stacji ładowania jako urządzenia budowlanego wprowadza w błąd. Definicja ta nie odwołuje się do Prawa budowlanego, dlatego nie można zakładać, że chodzi o urządzenie budowlane w rozumieniu art. 3 pkt 9 Prawa budowlanego. Niemniej, sam fakt użycia w definicji legalnej pojęcia znanego Prawu budowlanemu („urządzenie budowlane”) może powodować niepotrzebne spory z organami podatkowymi, które mogą próbować uznawać taką stację za budowlę dla celów podatku od nieruchomości (budowlą z podatkowego punktu widzenia jest także urządzenie budowlane). Taka argumentacja nie byłaby jednak prawidłowa, ponieważ racjonalny ustawodawca nie zawarł odwołania do ustawy Prawo budowlane, by odciąć się od definicji tam zawartych (odmiennie natomiast zadziałał w ustawie o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych), co należy uznać za świadomy zabieg legislacyjny. Co więcej, stacja ładowania nie stanowi urządzenia budowlanego w rozumieniu Prawa budowlanego także dlatego, że nie zapewnia możliwości użytkowania obiektu budowlanego, np. budynku, muru, zgodnie z przeznaczeniem. W takim wypadku stacja ładowania zawsze będzie akcesoryjna względem obiektu budowlanego (bez tak rozumianej stacji ładowania np. budynek nadal będzie budynkiem ze swoim pierwotnym przeznaczeniem).  Natomiast aktualna definicja stacji ładowania jako wolnostojącego obiektu budowlanego z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy wyposażonego w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego, również może powodować podobne problemy w postaci ryzyka, że organy podatkowe będą starały się dostrzegać w takiej stacji ładowania kompleksową budowlę, podczas gdy warto byłoby definicję tę rozłożyć na czynniki pierwsze. Taka kompleksowa stacja ładowania składa się bowiem z różnorodnych obiektów, jak sam punkt ładowania (który, wedle definicji legalnej, jest tylko urządzeniem), oprogramowania, które stanowi wartość niematerialną i prawną, czy placu postojowego, który stanowi budowlę. Także w tym przypadku nie ma odwołania do Prawa budowalnego, co należy uznać za zabieg świadomy.  Niespójność definicji „stacji ładowania” polega zatem na tym, że jej podstawowym elementem jest punkt ładowania lub zbiór punktów ładowania, które nie stanowią budowli (są, według definicji legalnej „punktu ładowania” jedynie urządzeniem). Nie ma zatem podstaw, by stacja ładowania, której centralnym elementem nadal jest punkt ładowania, nagle stawała się budowlą.  Problem jest istotny, ponieważ podatek od nieruchomości może stanowić duże obciążenie dla podatników, w szczególności posiadających rozległą infrastrukturę składającą się ze stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Podatek od nieruchomości stanowi stosunkowo wysoki koszt działalności przedsiębiorcy, zatem może wpłynąć na drastyczne zmniejszenie opłacalności jej prowadzenia w Polsce.  Biorąc pod uwagę opisane wyżej trudności z prawidłową interpretacją definicji legalnej „stacji ładowania” zawartej w art. 2 pkt 27 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, postuluje się jej zmianę, by wyeliminować możliwe rozbieżności interpretacyjne oraz zapewnić tym samym jasność i pewność prawa powiązaną z dokonaniem właściwej kwalifikacji stacji ładowania z punktu widzenia prawa budowlanego  **Część wspólna definicji – uzasadnienie proponowanej zmiany:**  Proponujemy usunięcie przepisów odwołujących się do konieczności wyposażenia stacji w oprogramowanie, gdyż świadczenie ładowania nie wymaga takiego oprogramowania (można sobie wyobrazić ładowanie rozliczane na podstawie np. możliwości podłączenia się do stacji i pobieranie opłaty ryczałtowej), a dodatkowo taka definicja jest trudna do zinterpretowania w praktyce.  Stacje ładowania wyposażone są różne warstwy oprogramowania, niektóre służą jedynie do zarządzania stacją od strony technicznej, inne wymagają podłączenia do systemu nadrzędnego. Są też rozwiązania polegające na dokonywaniu rozliczeń w stacji poprzez wyposażenie jej w terminal płatniczy.  Dodatkowo – biorąc pod uwagę propozycję zmiany do Art. 16 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (opisaną poniżej) – definicja w obecnym i proponowanym w nowelizacji kształcie nie powinna wyznaczać konieczności dokonywania odbioru przez UDT. Czynnikiem warunkującym koniczność odbioru powinna być bowiem naszym zdaniem ogólnodostępność stacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej nie ma uzasadnienia dla odwoływania się do innych przepisów jeśli dana definicja (tu: urządzenie budowalne) jest zdefiniowana w innym akcie prawnym (Prawo budowlane). Stąd brak, w opinii projektodawcy, wątpliwości interpretacyjnych. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. f | IGKM/MPK Kraków | pkt 27 część wspólna otrzymuje brzmienie:  „–wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz,  w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;” | WĄTPLIWOŚĆ:  Czy fakt świadczenia usługi ładowania jest warunkiem koniecznym, aby stacja ładowania podlegała wymaganiom określonym w ustawie dla stacji ładowania? Jak należy traktować stację ładowania i punkty ładowania wykorzystywane do celów własnych bez świadczenia usługi ładowania? | **Uwaga nieuwzględniona.**  Stacje ładowania wykorzystywane na potrzeby własne nie świadczą usługi ładowania. |
|  | art. 1 pkt 2 lit. f | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dodanie do definicji określenia „i infrastrukturą towarzyszącą”.  „–wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskiem postojowym i infrastrukturą towarzyszącą oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;” | Aktualnie definicja stacji ładowania nie uwzględnia konieczności realizacji infrastruktury towarzyszącej niezbędnej do świadczenia ogólnodostępnej usługi ładowania takiej jak udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, oświetlenie, czy zabezpieczenia przed kolizją. Nieuregulowany stan prawny w tych kwestiach pozwala na indywidualną interpretację prawną podczas rozpatrywania zgłoszenia budowy i robót budowlanych zgodnego z art. 30 Prawa budowlanego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego stacja ładowania musi być dostosowana dla osób niepełnosprawnych oraz posiadać dodatkowe środki ochrony mechanicznej, takie jak odboje, słupki lub bariery w celu uniknięcia kolizji. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. f | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | f) w pkt 27 część wspólna otrzymuje brzmienie:  „– przystosowane wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;”, | Stacja ładowania jest wykorzystywana nie tylko do świadczenia usług ładowania (np.: stacja ładowania używana na potrzeby pojazdów własnych). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Stacja ładowania wykorzystywana do świadczenia usługi i również na potrzeby własne podlega badaniom |
|  | Art.1 pkt 2) lit g) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Usunięcie / zmiana definicji | Proponujemy zmianę lub usunięcie definicji, ze względu na fakt, że nie oddaje technicznego sensu pojęcia stacji tankowania wodoru („punkt tankowania wodoru” nie powinien być wyodrębniony). Co do zasady stacje tankowania wodoru są dużymi obiektami. Dodatkowo, zaproponowana definicja nie eliminuje wątpliwości, o których mowa powyżej. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Punkt powinien być wyodrębniony od stacji, która stanowi funkcjonalną całość. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. g | AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O. | stacja tankowania wodoru - zespół urządzeń, w tym punkt tankowania wodoru wraz z niezbędną infrastrukturą pomocniczą oraz zbiornikami magazynowymi, **przystosowane zgodnie z normą ISO 17268 "Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem".** | Proponowana zmiana konieczna jest ze względu na postanowienia Dyrektywy 2014/94/UE. Załącznik II w pkt 2.4 wskazuje, iż złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania wodoru w stanie gazowym muszą być zgodne z normą ISO 17268 "Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem". | **Uwaga nieuwzględniona.**  Odwoływanie się w ustawie do norm ISO jest niezgodne z zasadami techniki prawodawczej. Specyfikacje techniczne zostaną uwzględnione w rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanego art. 29a. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit g Projektu | **Konfederacja Lewiatan** | Usunięcie / zmiana definicji | Komentarz j.w. do art. 1 pkt 2 lit. c (dotyczy pkt. 8a) oraz do art. 1 pkt 2 lit. e (dotyczy pkt. 21 a). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Punkt powinien być wyodrębniony od stacji, która stanowi funkcjonalną całość. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. g | IGKM/MPK Kraków | 27a) stacja tankowania wodoru - zespół urządzeń, w tym punkt tankowania wodoru wraz z niezbędną infrastrukturą pomocniczą oraz zbiornikami magazynowymi;" | WĄTPLIWOŚĆ: Jak są traktowane mobilne stacje/punkty tankowania wodoru, mała stacja tankowania na przyczepie, pojeździe? | **Uwaga nieuwzględniona.**  Na tym etapie rozwoju rynku projektodawca przewiduje mobilne stacje tankowania tylko dla obiektów pływających. |
|  | Art.1 pkt 2) lit g) (nowy pkt 27a)) | Pracodawcy RP | Usunięcie / zmiana definicji | Komentarz jw. do art. 1 pkt 2) lit c) (nowy punkt 8a) oraz do art. 1 pkt 2) lit e) (nowy pkt 21 a). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Punkt powinien być wyodrębniony od stacji, która stanowi funkcjonalną całość. |
|  | Art. 1 pkt 2) h) | Autonaminuty.org | Uwaga dotyczy określenia nazewnictwa dla usługi współdzielenia.  *„29) usługa współdzielenia – forma najmu krótkoterminowego pojazdu kategorii M1, M2 i M3, N1 o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, odbywająca się za pomocą systemu komunikacji elektronicznej, na czas nie dłuższy niż 24 godziny;* | Do grup samochodów M1,M2,M3 powinna zostać dodana kategoria samochodów dostawczych o symbolu N1, ponieważ usługa współdzielenia samochodów dostawczych jest coraz popularniejsza. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2) h) | Autonaminuty.org | Uwaga dotyczy maksymalnego czasu trwania usługi  *„29) usługa współdzielenia – forma najmu krótkoterminowego pojazdu kategorii M1, M2 i M3, N1 o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, odbywająca się za pomocą systemu komunikacji elektronicznej, na czas nie dłuższy niż 24 godziny;* | Usługi współdzielenia co do zasady są usługami użytkowanymi w krótkich terminach, natomiast dla osób nie posiadających samochodu prywatnego, gdy wyjeżdżają poza miasto w celach wypoczynkowych bądź zdrowotnych powinny mieć możliwość przedłużenia wynajmu na dłuższy okres | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. h  (projektowany art. 2 pkt 29) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Definicja ustawowa usługi współdzielenia nie określa rodzajów napędów, jakie mogą być stosowane w tej usłudze.  Definicja nie określa również, że usługa współdzielenia jest usługa prowadzoną w ramach wykonywania działalności gospodarczej oraz jakie formy komunikacji elektronicznej uprawniają do zaliczenia do usługi współdzielenia (powinna być zdefiniowana forma aplikacji mobilnej).  Wskazane jest wydanie rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw cyfryzacji określającego wymagania funkcjonalne aplikacji mobilnej, jak w przypadku rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób (Dz.U. poz. 954).  Propozycja:  „29) usługa współdzielenia – forma najmu krótkoterminowego **pojazdu elektrycznego, napędzanego gazem ziemnym lub wodorem**, kategorii M1, M2 i M3, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, **na podstawie którego konsument, odpłatnie, nabywa prawo do korzystania z pojazdu od przedsiębiorcy, w rozumieniu art. 4 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz.U z 2019 r., poz. 1292, z późn. zm.), odbywającego się za pomocą aplikacji mobilnej**, na czas nie dłuższy niż 24 godziny” | Odwołanie się jedynie do kategorii pojazdów M1, M2 i M3 określonych w załączniku nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym powoduje, że korzystanie z darmowego postoju w strefach płatnego parkowania i śródmiejskich strefach płatnego parkowania będzie dostępne dla pojazdów w ramach usługi współdzielenia bez względu na rodzaj napędu i poziom emisji spalin. Jako że ustawa ma promować elektromobliność, trudno jest zrozumieć przywileje również dla pojazdów benzynowych i z silnikiem diesla.  Brak określenia, że usługa współdzielenia jest usługą prowadzoną w ramach wykonywania działalności gospodarczej oraz jakie formy komunikacji elektronicznej uprawniają do zaliczenia do usługi współdzielenia spowoduje, że do usługi współdzielenia może być wykorzystywany np. SMS a korzystającymi może być grupa znajomych. To otwiera możliwość znacznych nadużyć, np. ustanawiania pojazdów flotowych czy pojazdów współużytkowanych przez 2 osoby jako pojazdów współdzielonych i korzystanie z należnych im przywilejów.  Zwracamy przy tym uwagę, że ograniczenie czasu wynajmu do 24 godzin jest niemożliwe do wyegzekwowania podczas kontroli. Większość operatorów takich usług dopuszcza wypożyczenie auta na okres dłuższy niż 24 godziny. Podczas kontroli opłat za postój lub wjazdu na buspas zarządca drogi, strażnik lub policjant nie ma możliwości zweryfikowania jak długo jest użytkowany pojazd i jak długo jeszcze będzie użytkowany. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2) h) | PANEK S.A. | Uwaga dotyczy definicji usługi współdzielenia.  h) w pkt 28 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 29 - 31 w brzmieniu:  „29) usługa współdzielenia – forma najmu krótkoterminowego pojazdu kategorii M1, M2 i M3, N1 o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, odbywająca się za pomocą systemu komunikacji elektronicznej, na czas nie dłuższy niż 24 godziny; | W definicji usługi współdzielenia powinny znaleźć się pojazdy kategorii N1, które już teraz znajdują się w ofertach operatorów carsharingowych. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. h  Art. 2 pkt 29) | Stowarzyszenie Mobilne Miasto | Uwaga: potrzeba uwzględnienia w ramach „usługi współdzielenia” także innych rodzajów pojazdów niż samochodowe  Propozycja nowego brzmienia: doprecyzowanie kategorii pojazdów | Samoobsługowe usługi współdzielonego transportu w Polsce to łącznie ok. 50.000 pojazdów różnego typu (wartości przybliżone):   1. rower miejski (26.000) 2. e-hulajnogi/UTO (18.000) 3. e-skutery (2.000) 4. carsharing (5.000)   Przypisanie „usługi współdzielenia” wyłącznie najmowi pojazdów samochodowych (tj. 10% rynku sharingu),  a pozostawienie 90% tego rynku bez analogicznych regulacji stawia zasadne pytanie o słuszność takiej „wąskiej” wykładni, która nie pozwoli uwolnić potencjału z pozostałej (90-procentowej) części rynku, a segmenty te (tzw. mikromobilność) to bardzo duży obszar dla rozwoju elektromobilności (e-rowery, e-hulajnogi, e-skutery). | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. h  Art. 2 pkt 29) | Stowarzyszenie Mobilne Miasto | Uwaga: brak możliwości weryfikacji przez regulatora najmu w ramach „usługi współdzielenia”  Propozycja nowego brzmienia: wykreślenie ograniczenia czasu najmu do 24 godzin | Samoobsługowe usługi współdzielonego transportu w Polsce umożliwiają najem krótkoterminowy w bardzo różnych odcinkach czasowych: od nawet 1 minuty do najmu liczonego w godzinach, czy dniach. Za każdym razem to użytkownik wybiera odpowiedni dla niego plan taryfowy czy okres najmu i bardzo częstą praktyką jest fakt, że usługi carsharingu wykorzystywane są w najmie przekraczającym 24 godziny (duża popularność pakietów). Dla regulatora nie będzie jednak żadnej możliwości weryfikacji, jak długo trwa aktualny najem,  a tym samym ocenić, czy dany pojazd podlega uprzywilejowaniu czy też nie. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. h  Art. 2 pkt 29) | Stowarzyszenie Mobilne Miasto | Uwaga: brak możliwości identyfikacji przez regulatora pojazdu jako należącego do „usługi współdzielenia”  Propozycja nowego brzmienia: bardziej precyzyjne zdefiniowanie katalogu pojazdów i/lub usług uprawnionych do legitymowania się statusem „usługi współdzielenia”, np. poprzez przyznanie takiego uprzywilejowanego statusu wyłącznie tym usługom, które spełniają określone kryteria (przykładowo zapisy Dyrektywy unijnej 2019/1024) | Samoobsługowe usługi współdzielonego transportu świadczone są w Polsce przez ok. 40 różnych podmiotów, natomiast w obrębie samego carsharingu przez ok. 6-8 podmiotów. Każdy z nich posiada zróżnicowaną flotę, w tym także pojazdy, które nie odróżniają się niczym szczególnym od pojazdów prywatnych. Ważnym jest wobec tego jednoznaczne zdefiniowanie „usług współdzielenia” i tworzących je pojazdów, np. poprzez uzależnienie nadania uprzywilejowanego statusu „usługi współdzielonej” od udostępnienia przez dany podmiot (jako korzystający ze wsparcia publicznego w postaci zwolnień przewidzianych w Projekcie), danych  w standardzie otwartym, stosownie do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit h  Art. 2 pkt 29) | Urząd m. st. Warszawy | W jaki sposób będzie można zweryfikować najem poniżej 24 godzin? | do wykreślenia  Brak możliwości weryfikacji.  Dopuszczenie pojazdów spalinowych do jazdy po buspasach!!! | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2 ust. h) | Polska Platforma LNG | W definicji wodoru proponowanej w projekcie ustawy określono, że jest to gaz przeznaczony do napędu pojazdu samochodowego wykorzystującego energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych.  Proponujemy rozszerzyć zapis również o możliwość spalania wodoru w silnikach wewnętrznego spalania.  Proponowany zapis: gaz przeznaczony do napędu pojazdu samochodowego wykorzystującego energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, lub wykorzystywany jako paliwo podstawowe w silnikach wewnętrznego spalania | Proponowany zapis jest skupiony jedynie na jednej technologii wykorzystania wodoru w transporcie a co za tym idzie nie jest neutralny technologicznie.  Na rynku istnieją technologie wewnętrznego spalania wodoru w silnikach spalinowych. Technologie te są już na tyle zaawansowane, że pomawiają się pierwsze komercyjne zastosowania. Co istotne, technologie te pozwalają na przezbrojenie istniejącej floty pojazdów napędzanych innymi paliwami na zasilanie wodorowe, co może ułatwić dekarbonizację transportu ciężkiego.  Zapisy ustawowe nie powinny faworyzować jednej technologii wykorzystania wodoru kosztem innych technologii. Obecne zapisy eliminują technologię wewnętrznego spalania wodoru z możliwości korzystania z ułatwień dla wodoru wprowadzanych w nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecnie najbardziej rozpowszechnioną jest technologia polegająca na wykorzystaniu wodoru w ogniwach paliwowych do wytworzenia energii napędzającej silnik elektryczny. Zastosowanie wewnętrznego spalania wodoru jest obecnie bardzo niszowe. MKiŚ jest świadome, że możliwe, że w ciągu najbliższych kilku lat rozwiązanie to pojawi się w transporcie ciężkim. Jeśli do tego dojdzie, to wówczas zostanie to wprowadzone do ustawy. Na obecnym etapie wodoromobilności MKiŚ stawia na wodór w ogniwach paliwowych. |
|  | Art.1 pkt 2) lit h) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Wskazujemy, że w wypracowanej przez Komisję Europejską, Strategii w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, założono Plan działania do 2030 roku dla przewozów kolejowych. Pragniemy wskazać, że ww. dokument obejmuje również transport kolejowy. |  | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art.1 pkt. 2) lit h) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | usunięcie pkt 3) w art. 68b albo zawężenie art. 68b pkt 3) do zadań zlecanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego | Postulujemy usunięcie pkt 3) w art. 68b (w zakresie działalności realizowanej przez OSD) oraz zawężenie art. 68b pkt 3) do zadań zlecanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego (dalej „JST”).  W zakresie definicji Zamawiającego – nie jest jasne czy Zamawiający wskazany w projektowanym art. 68a—68i może być również JST wskazaną w art. 68. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wskazane w art. 68b zamówienia wynikają wprost z dyrektywy 2019/1161.  Natomiast pojęcie zamawiającego jest jednoznaczne w świetle przywołanych przepisów prawa polskiego, i jest nim każdy podmiot, który zobowiązany jest do stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych. |
|  | Art.1 pkt 2 | Prezydent Miasta Bydgoszczy | „31) zamawiający – zamawiający publiczny i zamawiający sektorowy, w rozumieniu art. 4 i art. 5 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2019 oraz z 2020 r. poz. 288, 1492 i 1517).”  Chodzi o ustawę z dnia 11 września 2019 r.? | Sprostowanie pomyłki pisarskiej. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | art. 1 pkt 2 lit. h | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | 1. Należy rozważyć zasadność zawarcia definicji „usługi współdzielenia” w ustawie o elektromobilności, skoro pojazdami wykorzystywanymi w ramach takiej usługi mogą być jakiekolwiek pojazdy, w tym pojazdy wykorzystujące napędy konwencjonalne.   Definicja usługi współdzielenia jest nieprecyzyjna i może doprowadzić do sytuacji, w której jej znamiona będą spełniać usługi, których projektodawca nie chciał objąć udogodnieniami przewidzianymi dla usługi współdzielenia, w tym niektóre usługi transportowe czy wynajmu pojazdów. | 1. Projekt ustawy w zakresie proponowanych zmian w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie zawiera żadnych przepisów dot. usługi współdzielenia poza jej definicją. Ze względu na to, że definicja ta dodatkowo nie wyklucza możliwości wykorzystywania w ramach usługi współdzielenia pojazdów wykorzystujących silniki spalinowe należy uznać, że zamieszczanie jej w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych jest nie celowe, gdyż nie wpisuje się to w jej przedmiot określony w jej art. 1.   Obecny kształt definicji może doprowadzić do sytuacji, że podmioty oferujące inne usługi z wykorzystaniem pojazdów niż te, którymi projektodawca w rzeczywistości chce objąć definicją usługi współdzielonej, zaczną spełniać warunki określone w definicji i korzystać z udogodnień przewidzianych dla pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia. Może się tak stać choćby poprzez wprowadzenie w tych usługach nowych, elektronicznych form zawierania umów i dokonywania rozliczeń, oraz krótszych niż 24 godzinne okresów rozliczeniowych. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2) lit. h | AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O. | wodór - wodór przeznaczony do napędu pojazdu **silnikowego** wykorzystującego energię elektryczną wytworzoną z wodoru  w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, oznaczony kodem CN 2804 10 00, **wydawany przez punkty tankowania, którego czystość jest zgodna ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normie ISO 14687-2** | Zmiana ta uzasadniona jest faktem, iż określenie „pojazd samochodowy” jest zbyt wąskie. Punkty tankowania mogą być wykorzystywane także przez inne pojazdy jak np. motocykle, autobusy oraz pojazdy szynowe. Ponadto Dyrektywa 2014/94/UE posługuje się pojęciem „pojazd silnikowy”.  Ponadto zmiana jest konieczna ze względu na postanowienia Dyrektywy 2014/94/UE. Załącznik II w pkt 2.2 wskazuje, iż czystość wodoru wydawanego przez punkty tankowania wodoru musi być zgodna ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normie ISO 14687-2 | **Uwaga uwzględniona** w zakresie rozszerzenia definicji.  **Uwaga nieuwzględniona** w odniesieniu do norm ISO jako niezgodne z zasadami techniki prawodawczej. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit h Projektu | **Konfederacja Lewiatan** | W nawiązaniu do uwagi do art. 1 pkt 2 projektu nadającej nowe brzmienie art. 2 pkt 15 | Wskazujemy, że w wypracowanej przez Komisję Europejską, Strategii w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, założono Plan działania do 2030 roku dla przewozów kolejowych. Pragniemy wskazać, że ww. dokument obejmuje również transport kolejowy. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | **Art. 1 pkt 2 lit. h projektu**  (dotyczy pkt. 31)  oraz  **Art. 1 pkt 21 projektu**  (dotyczy art. 68b ust. 3) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy usunięcie pkt. 3 w art. 68b albo zawężenie art. 68b pkt 3 do zadań zlecanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego | Postulujemy usunięcie pkt. 3 w art. 68b (w zakresie działalności realizowanej przez OSD) oraz zawężenie art. 68b pkt 3 do zadań zlecanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego (dalej „JST”).  W zakresie definicji Zamawiającego – nie jest jasne czy Zamawiający wskazany w projektowanym art. 68a-68i może być również JST wskazaną w art. 68.  Dodanie ww. definicji do Projektu powoduje rozszerzenie zakresu obowiązywania Ustawy na wszystkie podmioty które: są obowiązane stosować przy zlecaniu zadań Ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej „PZP”) , a co za tym idzie ich wykonawców i podwykonawców. Projekt w przepisach epizodycznych objął bardzo szeroki krąg odbiorców, co oznacza potencjalnie duże przeszkody dla wielu podmiotów w występowaniu w przetargach publicznych a następnie w realizacji umów.  Dodanie do Ustawy definicji „Zamawiającego”, jak również wprowadzenie w art. 68b pkt 3) odniesienia do CPV w całości, wprowadza obowiązek posiadania zgodniej z Ustawą floty pojazdów, na wszystkie podmioty, którym zlecane są zadania w ramach usług transportu, energetyki.  Ponadto, jeżeli jest tak, że zgodnie z zapisami art. 68a-68i i art. 68 każdy Zamawiający publiczny powinien wymagać, aby w wielu postępowaniach o udzielenie zamówienia zapewnić udział pojazdów elektrycznych i o napędzie alternatywnym w majątku każdego wykonawcy, który ubiega się o udzielenie określonego zamówienia publicznego, to obowiązek ten stanowi finansową barierę dla wielu przedsiębiorców do występowania w przetargach publicznych, co przełoży się na zwiększenie cen składanych ofert, lub spowoduje nieskładanie ofert przez wykonawców z uwagi na niemożność dotrzymania ww. warunku. Ponadto należy pamiętać, że wykonawcy zamówień publicznych będą przenosić obowiązki dotyczące elektromobilności na podwykonawców, co również może przekładać się na możliwą barierę udziału tych podmiotów w postępowaniach.  Postulat wyłączenia OSD z obowiązków wynikających z art. 68 b pkt 3 wynika z faktu, iż OSD odgrywają już istotną rolę w rozwoju elektromobilności poprzez nałożone obowiązki i koszty budowy infrastruktury do ładowania pojazdów.  Podsumowując:   1. Mając na uwadze różne interpretacje obowiązującej Ustawy (oraz zaprojektowanych przepisów epizodycznych) w związku z tym, że OSD jest podmiotem wykonującym zadania z  zakresu użyteczności publicznej, postulujemy wyłączenie usług bezpośrednio przez OSD, z  zakresu Ustawy (jak również Projektu). 2. Różne interpretacje Ustawy mogą prowadzić również do wzrostu kosztów po stronie OSD (związanych z koniecznością uzupełnienia floty w związku z realizacją usług). 3. OSD jako naturalny, jedyny podmiot mający możliwość świadczenia usługi dystrybucji na danym obszarze może nie być w stanie przystąpić do przetargu, jeżeli nie będzie posiadał wymaganego udziału % floty. Wówczas takie podmioty (np. szpitale, szkoły) mogą być narażone na bezumowny pobór energii elektrycznej. 4. Dodatkowo nałożenie obowiązku w tak szerokim brzmieniu może doprowadzić do wzrostu cen ofertowych w przetargach oraz zmniejszenia ilości podmiotów startujących w  przetargach, co finalnie przełoży się na cenę oferowanych usług. Nie bez znaczenia jest fakt, że już w chwili obecnej identyfikujemy problem z podażą pojazdów elektrycznych oraz ich wyższą cen, a po wejściu w życie przepisów w obecnym brzmieniu problem ten może ulec zwielokrotnieniu.   Nieprecyzyjne i zarazem bardzo szerokie przepisy mogą prowadzić do prób obchodzenia regulacji przez rynek, który będzie znajdował sposoby aby nie podlegać obowiązkom. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wskazane w art. 68b zamówienia wynikają wprost z dyrektywy 2019/1161.  Odnośnie definicji zamawiającego jest to każdy podmiot, który zobowiązany jest do stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych.  Obecne brzmienie zapisów wynika z konieczności implementacji dyrektywy 2019/1161, która nakłada obowiązek udziału minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami (które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia kończących się w 2025 r. i w 2030 r.). |
|  | **Art.1 pkt 2 lit. h** | **Konfederacja Lewiatan** | Proponuje się dodanie art. 2 pkt 32 w brzmieniu jak poniżej:  *„32) Pojazd użytkowany przy wykonywaniu zadania –pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przeznaczony do przewozu osób lub towarów,* ***bezpośrednio dedykowany do wykonania usługi.”*** | W związku z różną interpretację definicji: Pojazd użytkowany przy wykonywaniu zadania wskazaną w  art. 68 ust. 3 oraz proponowaną definicję w art. 68d pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową, proponujemy ujednolicić wyżej opisane pojęcia i wprowadzić jedną definicję.  Powyższe jest związane z treścią definicji pojazdów uczestniczących w realizacji zamówienia takich jak maszyny budowlane, ponieważ np. koparki, spychacze odpowiadają definicji pojazdu z Ustawy, natomiast technologicznie nie mogą zostać samochodem o napędzie elektrycznym/napędzanym paliwem alternatywnym, stąd postulat jednoznacznego wskazania, że wymóg nie dotyczy tego typu pojazdów.  Zwrot „bezpośrednio dedykowany do wykonania usługi” jasno wskazuje, jakiego rodzaju pojazdy powinny być wliczane do udziału floty pojazdów elektrycznych i o napędzie alternatywnym.  Ponadto brak proponowanego doprecyzowania definicji, spowoduje że nadal nie będzie jasne w jaki sposób liczyć np. 10 % pojazdów uczestniczących w realizacji zamówienia w przypadku w którym w  realizacji zamówienia uczestniczą np. 3 samochody. Doprecyzowując powyższe kwestie, można wskazać minimalną liczbę pojazdów (co najmniej 10) od której liczony jest obowiązek spełnienia ww. wymogów Ustawy. | Uwaga nieuwzględniona  Brak potrzeby dodawania definicji gdyż art. 68 ust. 3 czytelnie określa o jakie zadania chodzi. |
|  | **Art. 1 pkt 2 lit. h**  (dotyczy pkt. 31 - definicja Zamawiającego)  oraz  **Art. 1 pkt 21 projektu** (dotyczy art. 68a ust. 2 oraz art. 14 (przepis przejściowy)) | **Konfederacja Lewiatan** | 1. Proponujemy nowe brzmienie: art. 68a ust. 2 projektu Ustawy w brzmieniu jak poniżej 2. ***Zamawiający*** *– zamawiający publiczny i zamawiający sektorowy, w rozumieniu art. 4 i art. 5 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2019 oraz z 2020 r. poz. 288, 1492 i 1517) z wyłączeniem zamawiających którzy stanowią jednostki samorządu terytorialnego;* 3. Proponujemy nowe brzmienie: art. 68a ust. 2 projektu Ustawy w brzmieniu jak poniżej:   *„Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach: od 2 sierpnia 2024 r. do 31 grudnia 2028 r. oraz od 1 stycznia 2029 r. do 31 grudnia 2033”* | **Uzasadnienie do pkt. 1:**  Proponujemy wyłączenie z definicji Zamawiającego JST, tak, aby m.in. terminy wprowadzenia określonych poziomów elektromobilności w stosunku do JST pozostały niezmienione zgodnie z art. 68 oraz 35 Ustawy. Proponujemy przesunięte terminu wejścia w życie Ustawy w stosunku do pozostałych Zamawiających.  W związku z powyższym proponujemy pozostawienie w stosunku do JST bez zmian dat wejścia w życie poziomów elektromobilności w obowiązującym art. 68 oraz 35 Ustawy.  Przypominamy, że obecnie obowiązujący art. 68 Ustawy wprowadza obowiązek określonego poziomu elektromobilności dla zadań własnych i zleconych przez JST. Jednocześnie wskazujemy, że art. 35 obecnej Ustawy wskazuje, że obowiązki JST, od dnia wejścia w życie tego artykułu, będą realizowane przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Art. 68, zgodnie z art. 78 Ustawy (zdanie pierwsze) wszedł w życie w terminie 14 dni od ogłoszenia Ustawy (Ustawa została ogłoszona 7 lutego 2018 r.). Natomiast art. 35 Ustawy, zgodnie z art. 78 pkt. 3 Ustawy wejdzie dopiero w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;  Rozumienie powyższych przepisów jest prawdopodobnie takie, że zgodnie z art. 68 ust. 3 Ustawy od dnia 1 stycznia 2022 JST wykonują lub zlecają wykonywanie zadań publicznych podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Natomiast już od dnia 1 stycznia 2025 JST będzie wykonywał zadania publiczne przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.  **Uzasadnienie do pkt. 2:**  Przy założeniu powyższego proponujemy zmianę terminów wskazanych w art. 68 a ust. 2 projektu Ustawy poprzez przesunięcie terminu wejścia w życie, w stosunku do pozostałych Zamawiających (z których chcielibyśmy wyłączyć JST zgodnie z powyższą propozycją).  Wskazujemy ponadto, że powyższe przepisy wprowadzają niepewność w zakresie identyfikacji prawidłowej daty od której stosuje się przepisy w zakresie udziału % floty.  Mając na uwadze wprowadzenie nowych wymogów w zakresie % udziału pojazdów elektrycznych, jak również obowiązywanie stanu epidemii w Polsce, który ma niewątpliwy wpływ na realizacji umów (np. z zakresu zakupu odpowiednich pojazdów) i podobnych w użytkowanej przez podmioty flocie, postulujemy przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów epizodycznych wskazanych w art. 68 a Ustawy z 2 sierpnia 2021 r., na 2 sierpnia 2024 r. zmiana dotyczy treści art. 68a jak również art. 14 Projektu.  Nałożenie obowiązku w datach zaproponowanych w projekcie Ustawy, może doprowadzić do wzrostu cen ofertowych w przetargach oraz zmniejszenia ilości podmiotów startujących w przetargach, co finalnie przełoży się na cenę oferowanych usług. Nie bez znaczenia jest fakt, że już w chwili obecnej identyfikujemy problem z podażą pojazdów elektrycznych oraz ich wyższą ceną, a po wejściu w życie przepisów w obecnym brzmieniu problem ten może ulec zwielokrotnieniu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przywoływane artykuły implementują do porządku prawnego Dyrektywę 2019/1161 – zarówno definicję zamawiającego, cele jak i terminy ich osiągnięcia. |
|  | 1. **Art. 1 pkt 2 lit. h pkt 29 projektu –** usługa współdzielenia | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | W art.2 dopisuje się pkt 29 zawierający definicję „usługi współdzielonej”. Niestety definicja jest mało precyzyjna i może w przyszłości rodzić wiele problemów w kontekście użycia jej w dalszych artykułach Ustawy. Organom kontrolnym trudno będzie rozróżnić z ulicy tryb wynajęcia pojazdu lub miejsca w pojeździe ( M2, M3) oraz czas tego wynajęcia. Być może rozwiązaniem byłoby wprowadzenie konieczności specjalnego oznakowania tego typu pojazdów analogicznie jak pojazdów opisanych w projektowanym art. 39. | W przypadku braku doprecyzowania przepisu,  brak możliwości weryfikacji spowoduje dopuszczenie wszystkich pojazdów spalinowych do jazdy po buspasach, a to będzie stanowiło zaprzeczenie idei niniejszej Ustawy. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. h | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | h) w pkt 28 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 29 - 31 w brzmieniu:  „29) usługa współdzielenia –forma najmu krótkoterminowego pojazdu kategorii L, M1, M2 i M3, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, odbywająca się za pomocą systemu komunikacji elektronicznej, na czas nie dłuższy niż 24 godziny; | Rozszerzenie usług carsheringu na najbardziej popularną grupę pojazdów. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. h | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Uwaga dotyczy definicji usługi współdzielenia.  *h) w pkt 28 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 29 - 31 w brzmieniu:*  *„29) usługa współdzielenia – forma najmu krótkoterminowego pojazdu kategorii M1, M2 i M3****, N1*** *o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, odbywająca się za pomocą systemu komunikacji elektronicznej, na czas nie dłuższy niż 24 godziny;* | W definicji usługi współdzielenia powinny znaleźć się pojazdy kategorii N1, które już teraz znajdują się w ofertach operatorów carsharingowych. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte z projektu. |
|  | Art.1 pkt 2) lit h) (nowy pkt 30)) | Pracodawcy RP | W nawiązaniu do uwagi do art. 2 pkt 15) | Wskazujemy, że w wypracowanej przez Komisję Europejską, Strategii w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, założono Plan działania do 2030 roku dla przewozów kolejowych. Pragniemy wskazać, że ww. dokument obejmuje również transport kolejowy. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art.1 pkt. 2) lit h) (nowy pkt 31) | Pracodawcy RP | usunięcie pkt 3) w art. 68b albo zawężenie art. 68b pkt 3) do zadań zlecanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego | **Postulujemy usunięcie pkt 3) w art. 68b (w zakresie działalności realizowanej przez OSD) oraz zawężenie art. 68b pkt 3) do zadań zlecanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego (dalej „JST”).**  **W zakresie definicji Zamawiającego** – nie jest jasne czy Zamawiający wskazany w projektowanym art.  68a—68i może być również JST wskazaną w art. 68.  Dodanie ww. definicji do Projektu powoduje rozszerzenie zakresu obowiązywania Ustawy na wszystkie podmioty które: są obowiązane stosować przy zlecaniu zadań Ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej „PZP”), a co za tym idzie ich wykonawców i podwykonawców. Projekt w przepisach epizodycznych objął bardzo szeroki krąg odbiorców, co oznacza potencjalnie duże przeszkody dla wielu podmiotów w występowaniu w przetargach publicznych a następnie w realizacji umów.  Dodanie do Ustawy definicji „Zamawiającego”, jak również wprowadzenie w art. 68b pkt 3) odniesienia do CPV w całości, wprowadza obowiązek posiadania zgodniej z Ustawą floty pojazdów, na wszystkie podmioty, którym zlecane są zadania w ramach usług transportu, energetyki.  Ponadto, jeżeli jest tak, że zgodnie z zapisami art. 68a - 68i i art. 68 każdy Zamawiający publiczny powinien wymagać, aby w wielu postępowaniach o udzielenie zamówienia zapewnić udział pojazdów elektrycznych i o napędzie alternatywnym w majątku każdego wykonawcy, który ubiega się o  udzielenie określonego zamówienia publicznego, to obowiązek ten stanowi finansową barierę dla wielu przedsiębiorców do występowania w przetargach publicznych, co przełoży się na zwiększenie cen składanych ofert, lub spowoduje nieskładanie ofert przez wykonawców z uwagi na niemożność dotrzymania ww. warunku. Ponadto należy pamiętać, że wykonawcy zamówień publicznych będą przenosić obowiązki dotyczące elektromobilności na podwykonawców, co również może przekładać się na możliwą barierę udziału tych podmiotów w postępowaniach.  Postulat wyłączenia OSD z obowiązków wynikających z art. 68 b pkt 3) wynika z faktu, iż OSD odgrywają już istotną rolę w rozwoju elektromobilności poprzez nałożone obowiązki i koszty budowy infrastruktury do ładowania pojazdów.  Podsumowując:   1. Mając na uwadze różne interpretacje obowiązującej Ustawy (oraz zaprojektowanych przepisów epizodycznych) w związku z tym, że OSD jest podmiotem wykonującym zadania z  zakresu użyteczności publicznej, postulujemy wyłączenie usług bezpośrednio przez OSD, z  zakresu Ustawy (jak również Projektu). 2. Różne interpretacje Ustawy mogą prowadzić również do wzrostu kosztów po stronie OSD (związanych z koniecznością uzupełnienia floty w związku z realizacją usług). 3. OSD jako naturalny, jedyny podmiot mający możliwość świadczenia usługi dystrybucji na danym obszarze może nie być w stanie przystąpić do przetargu, jeżeli nie będzie posiadał wymaganego udziału % floty. Wówczas takie podmioty (np. szpitale, szkoły) mogą być narażone na bezumowny pobór energii elektrycznej. 4. Dodatkowo nałożenie obowiązku w tak szerokim brzmieniu może doprowadzić do wzrostu cen ofertowych w przetargach oraz zmniejszenia ilości podmiotów startujących w  przetargach, co finalnie przełoży się na cenę oferowanych usług. Nie bez znaczenia jest fakt, że już w chwili obecnej identyfikujemy problem z podażą pojazdów elektrycznych oraz ich wyższą cen, a po wejściu w życie przepisów w obecnym brzmieniu problem ten może ulec zwielokrotnieniu.   Nieprecyzyjne i zarazem bardzo szerokie przepisy mogą prowadzić do prób obchodzenia regulacji przez rynek, który będzie znajdował sposoby aby nie podlegać obowiązkom. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wskazane w art. 68b zamówienia wynikają wprost z dyrektywy 2019/1161.  Pojęcie zamawiającego jest jednoznaczne w świetle przywołanych przepisów prawa polskiego, i jest nim każdy podmiot, który zobowiązany jest do stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych.  Przepisy dyrektywy 2019/1161, implementowane poprzez przedmiotowy projekt ustawy, nakładają obowiązek ustanowienia minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami - czyli odnoszą się do odnowy parku pojazdów.  Dyrektywa 2019/1161 zobowiązuje zamawiających w rozumieniu dyrektyw zamówieniowych (wdrożonych w UZP) do stosowania wskazanych w niej procentowych udziałów kategorii pojazdów w zamówieniach, niezależnie od tego, czy są oni jednocześnie OSD albo czy wykonują zlecone zadania administracyjne czy własne. |
|  | Art. 1 pkt. 3 | PSE S.A. |  | Wprowadzenie proponowanej zmiany spowoduje, że brak będzie przepisu zapewniającego równoprawne traktowanie dostawców usług ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projektowany przepis uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 3)  Art. 3 ust. 1 pkt 10) | PKN Orlen S.A. | Zmiana treści:  W art. 3 ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:  „10) zapewnia użytkownikom pojazdów elektrycznych lub użytkownikom pojazdów hybrydowych dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania na zasadach równoprawnego traktowania;”  W przypadku negatywnej oceny powyższej zmiany proponujemy:  W art. 3 dodaje się ust. 1a o treści:  „1a. Przepis ust. 1 pkt 10 stosuje się wyłącznie do operatora ogólnodostępnej stacji ładowania,  o której mowa w art. 64 ust. 1  i będącej własnością operatora systemu dystrybucyjnego.” | Obecnie brak jest możliwości świadczenia usług ładowania przez więcej niż jednego dostawcę usług ładowania na jednej stacji ładowania. Dodatkowo podmiot będący właścicielem stacji ładowania powinien mieć swobodę w zarządzaniu swoją stacją i móc decydować o wyborze dostawcy świadczącego usługę ładowania na jego stacji.  Dostęp wszystkich dostawców do infrastruktury ładowania wiąże się  z koniecznością dołączenia wszystkich dostawców i operatorów do jednej platformy roamingowej. Bez odgórnego przepisu wymuszającego taki stan, nie jest możliwe dopuszczenie każdego dostawcy ładowania do świadczenia usług ładowania na danej stacji.  Kwestia dostępu dostawców do infrastruktury ładowania powinna rozwiązać się na zasadach rynkowych przez zrzeszanie się operatorów i dostawców na platformach roamingowych. Operatorzy stacji ładowania w celu zachęcenia klientów do korzystania z ich infrastruktury będą zmuszeni umożliwić szerokiemu gronu dostawców dostęp do świadczenia usługi na swoich ładowarkach.    Uważamy, że możliwość świadczenia usług ładowania przez wszystkich potencjalnych dostawców usług ładowania powinna tyczyć się jedynie stacji ładowania budowanych w tzw. „trybie interwencyjnym” zgodnie z art. 64 i jedynie jeśli ich właścicielami są operatorzy systemów dystrybucyjnych. Obiekty takie budowane są ze środków uznawanych za koszty uzasadnione OSD  i w takim przypadku płacą za nie wszyscy użytkownicy sieci w taryfach za dystrybucję. W związku z tym w odróżnieniu od stacji budowanych przez prywatnych przedsiębiorców, jedynie stacje budowane i zarządzane przez OSD powinny podlegać pod art. 3 ust. 1 pkt 10.  Zapis odnoszący się do ładowarek będących własnością OSD, ma na celu uniknięcie sytuacji w której OSD sprzeda wybudowaną przez siebie w trybie interwencyjnym stację ładowania prywatnemu inwestorowi  i prywatny inwestor będzie podlegać na tej stacji obowiązkom OSD. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Proponujemy aby pkt 10 miał następujące brzmienie:  zapewnia dostawcom usług ładowania **w oparciu o umowę zawartą na zasadach rynkowych**, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania. |
|  | Art. 1 pkt 3 | TAURON Nowe Technologie S.A. | Brak możliwości technicznej i prawnej dla dopuszczenia wielu dostawców usługi ładowania do jednej stacji w celu świadczenia za jej pośrednictwem usług ładowania.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „zapewnia użytkownikowi pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;” | Ze względu na uwarunkowania techniczne komunikacji stacji ładowania z oprogramowaniem do zarządzania oraz uwarunkowania prawne w zakresie ochrony danych osobowych, wynikające z potrzeby rozliczania świadczenia płatnej usługi ładowania, a także w dalszej kolejności powiązania z rejestrem EIPA dopuszczającym tylko jeden zakres danych o usłudze, nie ma obecnie możliwości udostępnienia pojedynczej stacji dla wielu dostawców usług ładowania.  Dodatkowo art. 7 Ustawy wskazuje, że Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu umowy. W przedstawionej propozycji Art. 3 ust. 1 pkt 10 jednoznacznie wskazuje się natomiast, że dostęp do stacji ma zostać zapewniony użytkownikowi, który taką umowę posiada. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projektowany przepis uległ zmianie. |
|  | Art.1. pkt 3) – art. 3 ust. 1 pkt 10 | ENEA Operator Sp. z o.o.  Enea S.A. | **Proponuje się wykreślenie zapisu:**  3) ~~w art. 3 ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:~~  ~~„10) zapewnia użytkownikowi pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego, który posiada umowę o świadczenie usług ładowania z dowolnym dostawcą tej usługi, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;”~~ | Wątpliwości interpretacyjne budzi zapis dotyczący konieczności zapewnienia użytkownikowi pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego, który posiada umowę o świadczenie usługi ładowania z dowolnym dostawcą tej usługi, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do OSŁ.  Obecnie dostawcy korzystają z różnego oprogramowania nadrzędnego, różnych sposobów naliczania opłat lub korzystania ze stacji (karty RFID, aplikacje mobilne lub webowe). Obecnie brak jest wypracowanych rozwiązań pozwalających na łatwy dostęp do infrastruktury ładowania różnych operatorów. Niezbędne w tym zakresie byłoby rozwiązanie przede wszystkim kwestii technicznych w zakresie integracji systemów informatycznych, które zarządzają stacjami i usługą ładowania oraz dyskusja branżowa w zakresie modelu biznesowego współpracy.  Proponuje się usunięcie proponowanego zapisu z uwagi na problemy interpretacyjne i technologiczne w jego realizacji. Podpisanie umowy o świadczenie usług ładowania z jednym dostawcą tej usługi nie wyklucza możliwości zawarcia takiej umowy z kolejnym, na zasadach obowiązujących u tego operatora – mimo oczywistych niedogodności dla użytkownika. Dodatkowo należy podkreślić, że rozwój sektora elektromobilności znajduje się na początkowym etapie, na którym porozumienie operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania oraz dostawców usługi ładowania, jakie byłoby niezbędne dla spełnienia wymagań proponowanego zapisu, nie jest możliwe. Dodatkowo, na mocy ustawy powstanie dodatkowych kilkaset punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, a ustalenia dot. systemów nadrzędnych dla tych stacji dopiero się dokonują. Nie są znani docelowi OOSŁ ani DUŁ stacji, które powstaną na mocy ustawy, a będą one stanowiły istotną część rynku, dlatego proponuje się wykreślenie zapisu i wstrzymanie się z obowiązkiem, określonym w art. 1 pkt. 3) Projektu, do momentu zakończenia procesu inwestycyjnego wszystkich podmiotów, które budują stacje na mocy art. 64 ust. 1 Ustawy. W chwili obecnej integracja systemów informatycznych, które zarządzają stacjami i usługą ładowania, nie jest możliwa, głównie z uwagi na trwający lub dopiero planowany proces implementacji oprogramowania zarówno do istniejących, jak i budowanych stacji ładowania. Reasumując, postanowienia zapisu nie są możliwe do zrealizowania na etapie rozwoju, w jakim obecnie znajduje się polski sektor elektromobilności. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projektowany przepis uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 3 Projektu | PGE S.A. | **Postulujemy pozostawienie zapisu w aktualnie obowiązującej treści bez zmian, tj.:**  Art. 3 ust. 1 pkt 10:  „ zapewnia dostawcom usługi ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania” | Zaproponowana w projekcie treść tego punktu:, ustanawia obowiązek operatora ogólnodostępnej stacji ładowania wobec użytkownika pojazdu, z którym operator nie ma żadnych bezpośrednich relacji. Co istotne, właściciel pojazdu nie jest zainteresowany dostępem do stacji tylko możliwością skorzystania z usługi ładowania. Usługę tą świadczy dostawca usługi ładowania.  Inną nieprzewidzianą konsekwencją takiego zapisu jest powstanie sytuacji, w której użytkownik pojazdu posiadający umowę z jakimś dostawcą usługi ładowania miałby korzystać z infrastruktury stacji, w której dany dostawca usługi nie ma podpisanej umowy z operatorem stacji. Taka sytuacja nie powinna mieć miejsca ponieważ nie jest przewidziana innymi przepisami tejże ustawy.  Jeżeli intencją autora zmiany było wprowadzenie możliwości dostępu do stacji na zasadzie roamingu, to należałoby taką zmianę wprowadzić konsekwentnie we wszystkich przepisach, które dotykają zagadnienia równoległego funkcjonowania wielu dostawców usług ładowania na jednej stacji ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projektowany przepis uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt. 3)  Dodatkowy przepis art. 21a | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Art. 3 ust 1. pkt 10 otrzymuje brzmienie.  10) [Operator ogólnodostępnej stacji ładowania] w okresie przejściowym zapewnia dostawcom usług ładowania **w oparciu o umowę zawartą na zasadach rynkowych**, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania.  art. 3 ust 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  2) świadczy usługę ładowania obejmującą ładowanie oraz zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania, na potrzeby ładowania, **w tym rejestracji użytkownika samochodu elektrycznego lub hybrydowego, autoryzacji sesji ładowania, prowadzenia ewidencji informacji o sesji ładowania, udostępnienie informacji o sesjach ładowania użytkownikowi naliczania opłat i pobierania płatności, wystawiania dokumentów sprzedaży oraz obsługi zgłoszeń i reklamacji;**  Wykreśla się art. 85a. ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych  W projekcie ustawy zmieniającej dodaje się art. 21a, któremu nadaje się brzmienie:  Art. 21a. Przepis art. 3 ust. 1 pkt 10 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.”. | Dotychczasowe brzmienie przepisu art. 3. ust. 1. pkt 10. oznaczało w praktyce konieczność udostępnienia przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania swojej infrastruktury na rzecz dostawców usług ładowania na niedyskryminacyjnych zasadach, tj. dopuszczenie do tej infrastruktury każdego przedsiębiorcy, który spełni warunki określone ustawowo dla dostawcy usługi ładowania.  Podkreślenia wymaga tu fakt, że:   1. wymagania wobec podmiotów – dostawców usług ładowania, niezbędne do faktycznej możliwości świadczenia usługi ładowania w zakresie zapisów ustawowych praktycznie nie istnieją (poza niewdrażalnym wymogiem posiadania umowy na dostawy energii elektrycznej dla punktu ładowania) 2. ciężar spełnienia obowiązku i jego konsekwencji (w tym szeregu aspektów technicznych składających się na gotowość do świadczenia usługi, które powinny być spełnione zarówno po stronie operatora ogólnodostępnej stacji ładowania jak i po stronie dostawcy usługi ładowania) w całości spoczął na operatorze ogólnodostępnej stacji ładowania.   Propozycja umieszczona w projekcie nowelizacji podwyższa dodatkowo wymagania. W dacie wejścia w życie wzmiankowanego przepisu, operator ogólnodostępnej stacji ładowania nie tylko ma być gotowy do dopuszczenia do swojej infrastruktury strony trzeciej w postaci zewnętrznego dostawcy usługi ładowania, ale de facto w celu spełnienia wymogu ma mieć podpisane „z urzędu” umowy z każdym dostawcą usług ładowania funkcjonującym na rynku, który zawarł umowę o świadczenie usług ładowania z choćby jednym użytkownikiem samochodu elektrycznego lub hybrydowego.  Dodatkowo pod znakiem zapytania skuteczność proponowanego zapisu stawia treść art. 7 Ustawy, który wskazuje, że Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu umowy.  W przedstawionej propozycji art. 3 ust. 1 pkt 10 jednoznacznie wskazuje się natomiast, że dostęp do stacji ma zostać zapewniony użytkownikowi, który taką umowę posiada.  Zaproponowany przepis będzie więc   * albo nieproporcjonalnie obciążający odpowiedzialnością operatora ogólnodostępnej stacji ładowania za relacje, które powinny być oparte na rynkowych uzgodnieniach i technicznej koordynacji pomiędzy stronami umowy (operator ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawca usług ładowania) – jeśli użytkownik będzie posiadał wzmiankowaną umowę na świadczenie usług z dostawcą usługi, * albo martwy, jeśli użytkownik usługi nie będzie posiadał zawartej umowy z dostawcą usługi ładowania.   Jeśli intencją tej grupy przepisów jest wprowadzenie ułatwień dla użytkowników samochodów elektrycznych i/lub hybrydowych dotyczących „interoperacyjności” i łatwości w korzystaniu z usług ładowania bez względu na właścicielstwo stacji ładowania to proponujemy niniejsze rozwiązanie.  Zakłada ono:   1. doprecyzowanie obowiązków dostawcy usługi ładowania (uzupełnienie o gotowość do świadczenia usługi w zakresie funkcjonalności posiadanych systemów informatycznych, procedur) 2. przynajmniej w okresie przejściowym (min. 2 lat) określenie zasad współpracy pomiędzy operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania a dostawcą usług ładowania (tzn. umowę, która będzie pozwalała na uzgodnienia zarówno technicznych jak i ekonomicznych zasad współpracy pomiędzy potencjalnymi partnerami) w oparciu o zasady rynkowe. 3. Usunięcie obiektywnych przeszkód stojących na drodze do rynkowego uregulowania relacji operator ogólnodostępnej stacji ładowania vs. dostawca usługi ładowania, 4. Odsunięcie w czasie ewentualnej interwencji w zakresie stymulacji wdrażania mechanizmów „interoperacyjności”/roamingu usług ładowania po okresie przejściowym i obserwacji rozwoju rynkowego sytuacji (czyli w perspektywie najwcześniej roku 2023, biorąc pod uwagę etap rozwoju usług– w chwili obecnej nadal rynek wychodzi z etapu „bezpłatności” usług łądowania, spowodowanej przez obiektywne trudności i tempo wdrażania systemów do zarządzania stacjami/świadczenia usług).   Ewentualne „mechanizmy interwencyjne” powinny być rozważane dopiero na podstawie analizy stanu rzeczywistego w okolicach roku 2023, tak, aby mechanizmy rynkowe miały szansę rozwinąć się samodzielnie bez interwencji ustawodawcy, a ten korygował dopiero lub stymulował dalszy rozwój w pożądanym, kształtowanym przez racjonalne przesłanki i realizującym zakładany cel (którym jak rozumiemy jest interoperacyjność/roaming infrastruktury ładowania i usług)  PSPA w ramach Inicjatywy Białą Księga Elektromobilności koordynuje i prowadzi prace Grupy Roboczej ds. Roamingu, (skupiającej zainteresowanych i wiodących operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce) celem której jest przygotowanie rozwiązań mogących potencjalne przyspieszyć wdrożenia interoperacyjności/roamingu pomiędzy polskimi Operatorami Ogólnodostępnych Stacji Ładowania (zgodnie z treścią art. 6 wykonujących zadania Dostawcy usługi ładowania). Do udziału w pracach PSPA zaprasza również przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska, aby w toku prac Grupy Roboczej równolegle wypracować także przyszłe przepisy prawa potencjalnie realizujące punkt 4) opisany powyżej.  Niezbędnym elementem propozycji są również zmiany opisane w poniższej sekcji *Uwaga dodatkowa* | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Proponujemy aby pkt 10 miał następujące brzmienie:  zapewnia dostawcom usług ładowania w oparciu o umowę zawartą na zasadach rynkowych, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania.  Odnośnie rozszerzenia pkt. 2 uwaga uwzględniona |
|  | Art. 1 pkt 3 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Brak możliwości technicznej i prawnej dla dopuszczenia wielu dostawców usługi ładowania do jednej stacji w celu świadczenia za jej pośrednictwem usług ładowania.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „zapewnia użytkownikowi pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;” | Ze względu na uwarunkowania techniczne komunikacji stacji ładowania z oprogramowaniem do zarządzania oraz uwarunkowania prawne w zakresie ochrony danych osobowych, wynikające z potrzeby rozliczania świadczenia płatnej usługi ładowania, a także w dalszej kolejności powiązania z rejestrem EIPA dopuszczającym tylko jeden zakres danych o usłudze, nie ma obecnie możliwości udostępnienia pojedynczej stacji dla wielu dostawców usług ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projektowany przepis uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt. 3 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Ustawa w art. 7 wprost znosi wymóg zawarcia przez użytkownika pojazdu umowy o świadczenie usług ładowania, zaś w propozycji zapisu nie zawarto takiego wyłączenia. Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „zapewnia użytkownikowi pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;” | Art. 7 Ustawy wskazuje, że Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu umowy. W przedstawionej propozycji Art. 3 ust. 1 pkt 10 jednoznacznie wskazuje się natomiast, że dostęp do stacji ma zostać zapewniony użytkownikowi, który taką umowę posiada. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projektowany przepis uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 4)  Art. 3a ust. 1 | PKN Orlen S.A. | Propozycja zapisu:  „1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wskazany  w art. 64 ust. 1 nie może być właścicielem ani operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania,  z zastrzeżeniem ust. 2.” | Doprecyzowanie, że OSD może budować stacje ładowania i być ich właścicielem wyłącznie w oparciu o mechanizm interwencyjny ustawy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Żaden OSD nie może być operatorem stacji ładowania zgodnie z art. 33 Dyrektywy 2019/944. |
|  | Art. 1 pkt 4)  Art. 3a ust. 3 | PKN Orlen S.A. | „3. Prezes URE może opracować opracowuje wytyczne dotyczące przeprowadzenia procedury przetargowej, o której mowa w ust. 2 i postanowień umów zawieranych  w wyniku przeprowadzenia tej procedury, zapewniające przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w ust. 1, w sposób przejrzysty  i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki do dnia 30.04.2021 r.” | Uważamy, że dla stabilności i przejrzystości całego procesu przetargowego, opracowanie wytycznych powinno być koniecznością, a nie jedynie możliwością. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 4)  Art. 3b ust. 3 pkt 5 | PKN Orlen S.A. |  | Potrzeba określenia jakie dokładnie kwalifikacje zawodowe gwarantują prawidłowe działanie stacji ładowania.  Proponujemy również aby umowa z podwykonawcą posiadającym pracowników o takich kwalifikacjach była wystarczająca. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepis w tym zakresie został usunięty z projektu. |
|  | Art.1 pkt. 4) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Usunięcie zwrotu „po rozsądnych kosztach” i odpowiednia modyfikacja przepisu. 3) w wyniku przeprowadzenia procedury, o której mowa w pkt 1, nie został wybrany żaden podmiot, w szczególności z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia do świadczenia usług ładowania przy uwzględnieniu konieczności pokrycia kosztów poniesionych przez OSD o których mowa w Art. 3b. ust 6. | Zwrot „po rozsądnych kosztach” jest nieprecyzyjne i pozostawia dużo możliwości interpretacyjnych, kluczowe jest pokrycie kosztów OSD które zostały poniesione na budowę infrastruktury. | **Uwaga uwzględniona.**  Sformułowanie zostało zastąpione zwrotem „po rynkowych kosztach” |
|  | Art.1 pkt. 4) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Usunięcie zwrotu „przestrzega postanowień programu określającego przedsięwzięcia” i odpowiednia modyfikacja przepisu. 4) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, w stosunku do ogólnodostępnych stacji ładowania, których jest właścicielem lub operatorem, stosuje obiektywne i przejrzyste zasady zapewniające równe traktowanie użytkowników systemu zgodnie z art.9d ust.3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne | Nie wszyscy OSD maja obowiązek posiadania programów, o których mowa w posiadają programy w art. 9d ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 4 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 3b. ust. 1. | TAURON Nowe Technologie S.A. | Zapis nakładający rolę na Prezesa URE realizującego obowiązkowe konsultacje rynkowe w praktyce zawęża swobodę działalności. Pojawia się również literówka – zamiast „zainteresowane nabyciem” jest „zainteresowaniem nabyciem”. Brakuje również przecinka przed wyrażeniem „Prezes URE”.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „W przypadku gdy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wybudował ogólnodostępną stację ładowania zgodnie z art. 3a lub jest operatorem takiej stacji, w celu ustalenia, czy inne podmioty są zainteresowane nabyciem własności tej stacji lub prowadzeniem na tej stacji działalności w roli jej operatora, może w dowolnym momencie i przy uzasadnionej dla siebie potrzebie ekonomicznej przeprowadzić konsultacje rynkowe”. | Nakładanie na operatora systemu dystrybucyjnego obowiązku realizacji poprzez Prezesa URE konsultacji rynkowych w interwale min. 5 letnim nie jest zasadne biznesowo. Z uwagi na szybki rozwój technologiczny stacji ładowania, po 5 latach będzie ona przestarzałym, a przez to nieatrakcyjnym aktywem do nabycia, z uwagi na potrzebę modernizacji, naprawy lub wymiany. Co więcej to operator stacji powinien decydować (na podstawie własnej oceny technicznej i ekonomicznej) czy i kiedy daną stację powinien udostępnić na rynku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepis uległ zmianie. Proponujemy konsultacje co najmniej raz na pięć lat oraz na wniosek OSD nie częściej niż raz na 3 lata. |
|  | Art. 1 pkt 4 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 3b ust 3 | TAURON Nowe Technologie S.A. | Proponujemy wykreślenie zaproponowanego przepisu. Zapis jest nieprecyzyjny, dokumentację poświadczającą posiadane zdolności techniczne. | Zapisy wprowadzają możliwość oceny subiektywnej. Kto będzie odpowiadał, za weryfikację zgłoszeń? Nie ma zdefiniowanych prawnie dokumentów poświadczających zdolności technicznej. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 4 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 3b. ust. 1. | TAURON Nowe Technologie S.A. | Zapis nakładający na operatora systemu dystrybucyjnego obowiązku przeprowadzania konsultacji rynkowych „przynajmniej raz na pięć lat” jest nieprecyzyjny, zaś rola Prezesa URE realizującego obowiązkowe konsultacje rynkowe w praktyce zawęża swobodę działalności. Pojawia się również literówka – zamiast „zainteresowane nabyciem” jest „zainteresowaniem nabyciem”. Brakuje również przecinka przed wyrażeniem „Prezes URE”.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „W przypadku gdy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wybudował ogólnodostępną stację ładowania zgodnie z art. 3a lub jest operatorem takiej stacji, w celu ustalenia, czy inne podmioty są zainteresowane nabyciem własności tej stacji lub prowadzeniem na tej stacji działalności w roli jej operatora, może w dowolnym momencie i przy uzasadnionej dla siebie potrzebie ekonomicznej przeprowadzić konsultacje rynkowe” | Nakładanie na operatora systemu dystrybucyjnego obowiązku realizacji poprzez Prezesa URE konsultacji rynkowych w interwale min. 5 letnim nie jest zasadne biznesowo. Z uwagi na szybki rozwój technologiczny stacji ładowania, po 5 latach będzie ona przestarzałym a przez to nieatrakcyjnym aktywem do nabycia, z uwagi na potrzebę modernizacji, naprawy lub wymiany. Co więcej to operator stacji powinien decydować (na podstawie własnej oceny technicznej i ekonomicznej) czy i kiedy daną stację powinien udostępnić na rynku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepis uległ zmianie. Proponujemy konsultacje co najmniej raz na pięć lat oraz na wniosek OSD nie częściej niż raz na 3 lata. |
|  | Art. 1 pkt 4 projektu nowelizacji w zakresie dodawanych:  Art. 3b. ust. 3;  Art. 3b. ust. 4;  Art. 3b. ust. 5;  Art. 3b. ust. 6. | TAURON Nowe Technologie S.A. | Stawianie wobec podmiotu zgłaszającego chęć nabycia stacji od operatora systemu dystrybucyjnego lub świadczenia na niej roli operatora stacji wymogów przedkładania bardzo rozbudowanej dokumentacji finansowej, dokumentacji potwierdzającej posiadane kwalifikacje czy zdolności techniczne, powoduje ograniczenie swobody dostępu do takiej stacji, sprzyja rozbudowie biurokracji oraz może rodzić wątpliwości interpretacyjne względem zakresu danych. To jakie wymogi będą stawiane potencjalnemu zainteresowanemu powinno zależeć w tym przypadku wyłącznie od operatora systemu dystrybucyjnego, znającego własne potrzeby oraz uwarunkowania lokalne.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  Art. 3b. 3. – wykreślenie  Art. 3b. 4. – wykreślenie  Art. 3b. 5. – wykreślenie  Art. 3b. 6. – wykreślenie | Nie ma uzasadnienia dla tak daleko idącego sformalizowania procesu udostępniania na rynku infrastruktury ładowania. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Liczba niezbędnych wymagań została przeanalizowana i zredukowana. |
|  | Art.1 pkt 4 | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wskazany w art. 64.1. nie może być właścicielem ani operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, z zastrzeżeniem ust. 2. | Doprecyzowanie, że OSD może budować stacje ładowania i być ich właścicielem wyłącznie w oparciu o mechanizm interwencyjny ustawy | **Uwaga nieuwzględniona.**  OSD nie może być operatorem stacji ładowania zgodnie z art. 33 Dyrektywy 2019/944. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  2. 1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przeprowadził otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurę przetargową w celu sprzedaży lub wyznaczenia operatora ogólnodostępnych stacji ładowania w należącej do niego ogólnodostępnej stacji ładowania ~~albo inny podmiot będący właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania przeprowadził taką procedurę w celu wyboru nowego operatora stacji ładowania;~~ | Pkt 2 wskazuje tylko OSD, innego podmiotu regulowanego nie ma. Obowiązek z art. 64 dotyczy wyłącznie OSD. | **Uwaga uwzględniona w zakresie wykreślenia.**  W zakresie dodania ,,lub wyznaczenia operatora ogólnodostępnych stacji ładowania” uwaga nie uwzględniona,  OSD nie może być właścicielem stacji ładowania zgodnie z art. 33 Dyrektywy 2019/944. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  3. Prezes URE ~~może~~ opracuje wytyczne dotyczące przeprowadzenia procedury przetargowej, o której mowa w ust. 2, i postanowień umów zawieranych w wyniku przeprowadzenia tej procedury, zapewniające przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w ust. 1, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki do dnia 30.04.2021 r | Bardzo istotna jest określenie takich wymagań dla OSD i to w dość krótkim czasie, warto doprecyzować, czy postępowanie ma dotyczyć całego wybudowanego przez OSD majątku czy z podziałem na gminy czy według innych kryteriów. W zależności od lokalizacji, zasady i zainteresowanie majątkiem będzie różne. | **Uwaga uwzględniona.**  W zakresie dodania terminu uwaga nieuwzględniona w związku z zmianami wprowadzonymi w mechanizmie interwencyjnym . |
|  | Art. 1 pkt 4 | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  1. W przypadku, gdy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wybudował ogólnodostępną stację ładowania zgodnie z art. 3a lub jest operatorem takiej stacji, w celu ustalenia, czy inne podmioty są zainteresowaniem nabyciem własności tej stacji lub prowadzeniem działalności jej operatora Prezes URE, przynajmniej raz na pięć lat, przeprowadza konsultacje rynkowe. Pierwsza konsultacja musi odbyć się do dnia 30.06.2021 roku. | Skoro OSD ma obowiązek przeprowadzenia postępowania a jednocześnie URE może przeprowadzić konsultacje rynkowe i wydać decyzję dla OSD o konieczności przeprowadzenia postępowania, należy ustalić by jeden z trybów był nadrzędny by nie doprowadzić do nieporozumień i kłopotów. Zasadne jest by po wybudowaniu majątku taką procedurę rozpoczął URE jako pierwszy w dość nieodległym terminie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepis uległ zmianie. Proponujemy konsultacje co najmniej raz na pięć lat oraz na wniosek OSD nie częściej niż raz na 3 lata. |
|  | Art. 1 pkt 4) | innogy Stoen Operator | W nowym art. 3a wprowadzono zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego  i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej, które praktycznie zakazują OSD budowy stacji ładowania oraz bycia ich operatorem. Po wprowadzeniu tych zapisów do ustawy o elektromobilności, będą one stały w sprzeczności z zapisami art. 64 ust. 1 tej ustawy, które nakazuje operatorom systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych (OSD) budowę stacji ładowania i które to stacje będą budowane przez OSD zgodnie  z opracowanymi na podstawie obowiązującej ustawy Planami przyłączeń, do końca 2022r.  W naszej opinii wprowadzenie do ustawy o elektromobilności zapisów ust. 3a w zaproponowanym brzmieniu, bez dodatkowych wyjaśnień np.  w przepisach przejściowych, będzie skutkowało tym, że w jednej ustawie znajdą się wzajemnie sprzeczne zapisy dotyczące wymagań i zadań jakie postawione zostały przed OSD. Skutkować to będzie skrajnie sprzecznymi interpretacjami przepisów tej ustawy oraz barkiem możliwości realizacji jej postanowień.  Dlatego proponujemy wprowadzenie przepisów przejściowych, poprzez dodanie art. 85b. o brzmieniu:  „*art. 85b Zapisów art. 3a, nie stosuje się do stacji ładowania wybudowanych zgodnie z zapisami art. 64 ust. 1.”* | Konieczne jest usunięcie sprzeczności zapisów proponowanych w nowelizacji ustawy elektromobilności w art. 3a (który praktycznie zakazuje budowy stacji ładowania przez OSD), z aktualnie obowiązującymi przepisami tej ustawy, które pozostaną w mocy po jej nowelizacji tj. art. 64 ust. 1 który nakazuje OSD budowę stacji ładowania (dodatkowe wyjaśnienia w kolumnie obok). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Art. 1 pkt. 4 | PTPiREE | W nowym art. 3a wprowadzono zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej, które praktycznie zakazują OSD budowy stacji ładowania oraz bycia ich operatorem. Po wprowadzeniu tych zapisów do ustawy o elektromobilności, będą one stały w sprzeczności z zapisami art. 64 ust. 1 tej ustawy, które nakazuje operatorom systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych (OSD) budowę stacji ładowania i które to stacje będą budowane przez OSD zgodnie z opracowanymi na podstawie obowiązującej ustawy Planami przyłączeń, do końca 2022r.  W naszej opinii wprowadzenie do ustawy o elektromobilności zapisów ust. 3a w zaproponowanym brzmieniu, bez dodatkowych wyjaśnień np. w przepisach przejściowych, będzie skutkowało tym, że w jednej ustawie znajdą się wzajemnie sprzeczne zapisy dotyczące wymagań i zadań jakie postawione zostały przed OSD. Skutkować to będzie skrajnie sprzecznymi interpretacjami przepisów tej ustawy oraz barkiem możliwości realizacji jej postanowień.  Dlatego proponujemy wprowadzenie przepisów przejściowych, poprzez dodanie art. 85b. o brzmieniu:  „*art. 85b Zapisów art. 3a, nie stosuje się do stacji ładowania wybudowanych zgodnie z zapisami art. 64 ust. 1.”* | Konieczne jest usunięcie sprzeczności zapisów proponowanych w nowelizacji ustawy elektromobilności w art. 3a (który praktycznie zakazuje budowy stacji ładowania przez OSD), z aktualnie obowiązującymi przepisami tej ustawy, które pozostaną w mocy po jej nowelizacji tj. art. 64 ust. 1 który nakazuje OSD budowę stacji ładowania (dodatkowe wyjaśnienia w kolumnie obok). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | **Art. 1 pkt 4** | **Konfederacja Lewiatan** | W nowym art. 3a wprowadzono zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej, które praktycznie zakazują OSD budowy stacji ładowania oraz bycia ich operatorem. Po wprowadzeniu tych zapisów do ustawy o elektromobilności, będą one stały w sprzeczności z zapisami art. 64 ust. 1 tej ustawy, które nakazuje operatorom systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych (OSD) budowę stacji ładowania i które to stacje będą budowane przez OSD zgodnie z opracowanymi na podstawie obowiązującej ustawy Planami przyłączeń, do końca 2022r.  W naszej opinii wprowadzenie do ustawy o elektromobilności zapisów ust. 3a w zaproponowanym brzmieniu, bez dodatkowych wyjaśnień np. w przepisach przejściowych, będzie skutkowało tym, że w jednej ustawie znajdą się wzajemnie sprzeczne zapisy dotyczące wymagań i zadań jakie postawione zostały przed OSD. Skutkować to będzie skrajnie sprzecznymi interpretacjami przepisów tej ustawy oraz brakiem możliwości realizacji jej postanowień.  Dlatego proponujemy wprowadzenie przepisów przejściowych, poprzez dodanie art. 85b. o brzmieniu:  *„art. 85b Zapisów art. 3a, nie stosuje się do stacji ładowania wybudowanych zgodnie z zapisami art. 64 ust. 1.”* | Konieczne jest usunięcie sprzeczności zapisów proponowanych w nowelizacji ustawy elektromobilności z aktualnie obowiązującymi przepisami tej ustawy, które pozostaną w mocy po jej nowelizacji. Należy rozważyć również podział ustawy na zapisy dla zasada rynkowej budowy ogólnodostępnych stacji ładowania oraz dla zasad mechanizmu interwencyjnego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | **Art.1 pkt 4** | **Konfederacja Lewiatan** | Usunięcie zwrotu „po rozsądnych kosztach” i  odpowiednia modyfikacja przepisu.  *„3) w wyniku przeprowadzenia procedury, o  której mowa w pkt 1, nie został wybrany żaden podmiot, w szczególności z  uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia do świadczenia usług ładowania przy uwzględnieniu konieczności pokrycia kosztów poniesionych przez OSD o których mowa w Art. 3b ust 6.*„ | Zwrot „ po rozsądnych kosztach” jest nieprecyzyjne i pozostawia dużo możliwości interpretacyjnych, kluczowe jest pokrycie kosztów OSD które zostały poniesione na budowę infrastruktury. | **Uwaga uwzględniona w zakresie pojęcia po rozsądnych kosztach.**  Proponujemy zastąpienie sformułowaniem „po rynkowych kosztach”.  W zakresie modyfikacji pkt 3 uwaga nieuwzględniona w związku z ww zmianą. |
|  | **Art.1 pkt 4** | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy usunięcie zwrotu *„przestrzega postanowień programu określającego przedsięwzięcia”* i  odpowiednią modyfikację przepisu zgodnie z poniższym:  *„4) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, w stosunku do ogólnodostępnych stacji ładowania, których jest właścicielem lub operatorem, stosuje obiektywne i przejrzyste zasady zapewniające równe traktowanie użytkowników systemu zgodnie z art. 9d ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne.”* | Nie wszyscy OSD maja obowiązek posiadania programów, o których mowa w posiadają programy w art. 9d ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 4) – art. 3a Ustawy | ENEA Operator Sp. z o.o. | **Brzmienie zapisu w projekcie z dnia 10.11.2020 r.:**  4) po art. 3 dodaje się art. 3a i 3b w brzmieniu:  „Art. 3a. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może być właścicielem ani operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, z zastrzeżeniem ust. 2.  2. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może być właścicielem lub operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania wyłącznie w przypadku gdy:  1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego **przeprowadził otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurę przetargową w celu sprzedaży należącej do niego ogólnodostępnej stacji ładowania albo inny podmiot będący właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania przeprowadził taką procedurę w celu wyboru nowego operatora stacji ładowania;**  2) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwany dalej: „Prezesem URE” w drodze decyzji wydanej na wniosek operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego lub innego właściciela ogólnodostępnej stacji ładowania, wyraził zgodę na przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w pkt 1 oraz zatwierdził warunki jej przeprowadzenia;  3) w wyniku przeprowadzenia procedury, o której mowa w pkt 1, nie został wybrany żaden podmiot, w szczególności z uwagi na brak możliwości zapewnienia świadczenia usług ładowania po rozsądnych kosztach;  4) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, w stosunku do ogólnodostępnych stacji ładowania, których jest właścicielem lub operatorem, przestrzega postanowień programu określającego przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w celu zapewnienia niedyskryminacyjnego traktowania użytkowników systemu, o którym mowa w art. 9d ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne.  3. Prezes URE może opracować wytyczne dotyczące przeprowadzenia procedury przetargowej, o której mowa w ust. 2, i postanowień umów zawieranych w wyniku przeprowadzenia tej procedury, zapewniające przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w ust. 1, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki.  **Proponowane brzmienie:**  4) po art. 3 dodaje się art. 3a i 3b w brzmieniu:  „Art. 3a. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może być ~~właścicielem ani~~ operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, z zastrzeżeniem ust. 2.  2. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może być właścicielem lub operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania wyłącznie w przypadku gdy:  1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego **przeprowadził otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurę przetargową w celu sprzedaży należącej do niego ogólnodostępnej stacji ładowania albo inny podmiot będący właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania przeprowadził taką procedurę w celu wyboru nowego operatora stacji ładowania;**  2) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwany dalej: „Prezesem URE” w drodze decyzji wydanej na wniosek operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego lub innego właściciela ogólnodostępnej stacji ładowania, wyraził zgodę na przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w pkt 1 oraz zatwierdził warunki jej przeprowadzenia;  3) w wyniku przeprowadzenia procedury, o której mowa w pkt 1, nie został wybrany żaden podmiot, ~~w szczególności z uwagi na brak możliwości zapewnienia świadczenia usług ładowania po rozsądnych kosztach;~~  4) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, w stosunku do ogólnodostępnych stacji ładowania, których jest właścicielem lub operatorem, przestrzega postanowień programu określającego przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w celu zapewnienia niedyskryminacyjnego traktowania użytkowników systemu, o którym mowa w art. 9d ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne.  3. Prezes URE może opracować wytyczne dotyczące przeprowadzenia procedury przetargowej, o której mowa w ust. 2, i postanowień umów zawieranych w wyniku przeprowadzenia tej procedury, zapewniające przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w ust. 1, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki.  4. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może przeprowadzić procedurę, o której mowa w ust. 2, dla ogólnodostępnych stacji ładowania wybudowanych w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy, dla których nie wyznaczono operatora ogólnodostępnej stacji ładowania w postępowaniu, o którym mowa w art. 65 ust. 3 Ustawy. | Proponowany w projekcie zapis stanowi dość jasną procedurę w przypadku realizacji budowy OSŁ przez OSD w trybie normalnym, tj. nie realizowanym w trybie tzw. interwencyjnym, określonym w art. 60 – 67 Ustawy. Ewentualnego wyjaśnienia przez Ustawodawcę wymaga jego intencja co do etapu, na którym powinien zakończyć się proces inwestycyjny OSD. Zgodnie z innymi zapisami Ustawy, to OOSŁ zapewnia komunikację z EIPA, zawiera umowy o świadczenie usług dystrybucji e.e., umowę sprzedaży e.e. oraz umowy o dostęp do stacji ładowania. Biorąc pod uwagę zapisy ustawy, logicznym momentem zakończenia procesu inwestycyjnego jest montaż stacji ładowania i konfiguracja oprogramowania natywnego stacji. Kolejne etapy, mające na celu wdrożenie systemu nadrzędnego, zapewniającego komunikację z EIPA, przeprowadzenie badania technicznego wstępnego, a także zawarcie ww. umów i uruchomienie stacji powinno leżeć w gestii podmiotu, na rzecz którego OSD pozytywnie rozstrzygnie procedurę przetargową w celu sprzedaży OSŁ.  Wątpliwości interpretacyjne pojawiają się w odniesieniu do OSŁ, realizowanych przez OSD w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy.  Zgodnie z art. 65 ust. 1 Ustawy, w stosunku do stacji, realizowanych w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy, Wójt, burmistrz albo prezydent miasta składa wniosek do Prezesa URE o wyznaczenie przedsiębiorstwa energetycznego, które będzie pełnić funkcję OOSŁ, która zostanie wybudowana zgodnie z planem, wykonującego zadania w zakresie zarządzania, bezpieczeństwa funkcjonowania, eksploatacji, konserwacji i remontów takiej stacji oraz dostawcy usług ładowania na takiej stacji.  Prezes URE w trybie ust. 65 ust. 2 Ustawy wyznacza, w drodze decyzji, do pełnienia funkcji OOSŁ oraz DUŁ, przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do największej liczby odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.  Zgodnie z art. 65 ust. 3 Ustawy OSD, który wybudował OSŁ, w terminie roku od dnia objęcia funkcji operatora tej stacji przez przedsiębiorstwo energetyczne wyznaczone przez Prezesa URE, przeprowadza postępowanie w celu wyłonienia OOSŁ. Postępowanie przeprowadza się w oparciu o ustawę z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.  W związku z powyższym, należy mieć na względzie możliwość wystąpienia okoliczności, polegających na braku pozytywnego rozstrzygnięcia postępowania, o którym mowa w art. 65 ust. 3 Ustawy. Z uwagi na roczny okres świadczenia roli OOSŁ przez przedsiębiorstwo energetyczne, o którym mowa w art. 65 ust. 2 Ustawy, brak wyłonienia w drodze postępowania OOSŁ dla całości lub części stacji, wybudowanych przez OSD w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy, spowoduje konieczność wyłączenia stacji. Przy projektowaniu zmian przedmiotowych przepisów, należałoby uwzględnić wyżej opisane przesłanki oraz uzupełnić projekt o zapisy, które będą miały na celu umożliwienie przeprowadzenia procedury sprzedaży stacji ładowania w sytuacji, kiedy postępowanie na mocy art. 65 ust. 3 Ustawy nie doprowadzi do wyłonienia docelowego OOSŁ dla stacji.  Wątpliwości budzi również zapis w ust. 2 pkt 3 o treści: „w wyniku przeprowadzenia procedury, o której mowa w pkt 1, nie został wybrany żaden podmiot, w szczególności z uwagi na brak możliwości zapewnienia świadczenia usług ładowania po rozsądnych kosztach”.  Zapis ten sugeruje, że koszt świadczenia usługi ładowania powinien stanowić jeden z kryteriów oceny wykonawców w postępowaniu, o którym mowa w dodanym art. 3a. Problemy interpretacyjne budzi pojęcie „rozsądnych” kosztów. Nie jest wiadomy sposób i kryteria, w jaki Zamawiający ma ocenić, czy zaproponowane koszty świadczenia usługi ładowania są „rozsądne” lub „akceptowalne” przez Ustawodawcę. Zapis może budzić wątpliwości w zakresie konieczności zapewnienia „obiektywnych i niedyskryminujących” kryteriów, zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (zwłaszcza art. 36 aa, ust. 5). Swoboda prowadzenia działalności, do której mają prawo podmioty gospodarcze, dotyczy również możliwości ofertowania dowolnej ceny za świadczone usługi (w warunkach normalnej konkurencji) i to strona popytowa zweryfikuje, czy przyjęte przez podmiot koszty świadczenia usługi ładowania zostały określone na akceptowalnym dla użytkowników poziomie.  Podkreślenia również wymaga fakt, iż OSD, po wybudowaniu OSŁ w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy, pomimo przekazania ich OOSŁ (w pierwszej kolejności wyznaczonego przez Prezesa URE, a w drugiej – w ramach postępowania przetargowego), pozostaje właścicielem stacji, które zostają wprowadzone do ewidencji OSD jako środek trwały stanowiący składnik majątku OSD. Dlatego proponuje się wykreślenie tego określenia z proponowanego zapisu.  **Zdaniem ENEA Operator Sp. z o.o. dodatkowej analizy prawnej wymagają zmiany, niezbędne do naniesienia w innych aktach prawnych regulujących działalność OSD, w związku z umożliwieniem pełnienia roli OOSŁ, w tym także umożliwienie zaliczenia w poczet kosztów uzasadnionych koszty związane z eksploatacją stacji ładowania.** | **Uwaga nieuwzględniona.**  OSD nie może być operatorem stacji ładowania zgodnie z art. 33 Dyrektywy 2019/944.  Projektowany przepis uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się zamienić „wybudował ogólnodostępną stacje ładowania” na „jest właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania” (projektowany art. 3b ust. 1). | Art. 3a. odnosi się do właścicielstwa, a nie budowy ogólnodostępnej stacji ładowania (o tym mowa jest w art. 64). | **Uwaga uwzględniona** |
|  | Art. 1 pkt 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się skonkretyzowanie wyrażenia „po rozsądnych kosztach” (projektowany art. 3a ust. 2 pkt 3). | „Rozsądne koszty” to niekonkretne i nie kwantyfikowalne wyrażenie. Należy podać poziom rozsądnych kosztów lub zastąpić wyrażeniem, które w jasny sposób będzie określało warunki na jakich OSD może pozostać operatorem stacji ładowania. | **Uwaga uwzględniona.**  Pojęcie zastąpiono sfomułowaniem „po rynkowych kosztach” |
|  | Art. 1 pkt 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się dodanie po słowach „ogólnodostępnej stacji ładowania” słów „bądź bazy ładowania”. (dot. projektowanego art. 3b ust. 3) | W wielu przypadkach, w ramach planów budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, OSD budować będą bazy ładowania składające się z co najmniej dwóch stacji ładowania. Należałoby dopuścić w procesie konsultacji rynkowych możliwość ubiegania się zainteresowanych podmiotów o nabycie lub prowadzenie działalności operatora dla bazy ładowania, a nie oddzielnie dla każdej ogólnodostępnej stacji ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak pojęcia baza ładowania w ustawie i brak uzasadnienia dla wprowadzania tego terminu. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się odniesienie art. 3b. 6. do art. 64. 2. poprzez dodanie do zdania z art. 3b. 6. słów „…pomniejszonych o koszty odzyskane jako koszty uzasadnione w rozumieniu [art. 3 pkt 21](http://lex.um.warszawa.pl/lex/index.rpc#hiperlinkText.rpc?hiperlink=type=tresc:nro=Powszechny.2363822:part=a3p21&full=1) ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne. (dot. projektowanego art. 3b ust. 6) | Zapisy proponowane w nowelizacji nie wykluczają możliwości odzyskania kosztów uzasadnionych w ramach taryfy i jednocześnie uwzględnienia ich w cenie sprzedaży stacji ładowania. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt. 4 | Enea Nowa Energia  sp. z o.o. | Wątpliwości interpretacyjne budzi zapis o dokumentacji poświadczającej posiadane zdolności techniczne do wykonywania działalności operatora stacji ładowania.  **Projekt z dnia 10.11.2020 r. :**  Art. 3b. 1. W przypadku gdy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wybudował ogólnodostępną stację ładowania zgodnie z art. 3a lub jest operatorem takiej stacji, w celu ustalenia, czy inne podmioty są zainteresowane nabyciem własności tej stacji lub prowadzeniem działalności jej operatora Prezes URE, przynajmniej raz na pięć lat, przeprowadza konsultacje rynkowe.  3. Wraz ze zgłoszeniem zainteresowania podmiot, o którym mowa w ust. 1, przedkłada w szczególności:  4) dokumentację poświadczającą posiadane zdolności techniczne gwarantujące prawidłowe wykonywanie działalności operatora ogólnodostępnej stacji ładowania. | Brak jest informacji, opisu lub definicji, czym są zdolności techniczne, które gwarantują prawidłowe wykonywanie działalności operatora ogólnodostępnej stacji ładowania. | **Uwaga uwzględniona.**  Wymagania zostały przeanalizowane i ograniczone. |
|  | Art. 1 pkt. 4 | Enea Nowa Energia  sp. z o.o. | Wątpliwości interpretacyjne budzi zapis o zatrudnieniu, przez podmiot zainteresowany nabyciem lub prowadzeniem stacji, osób o kwalifikacjach zawodowych gwarantujących prawidłowe funkcjonowanie ogólnodostępnej stacji ładowania .  **Projekt z dnia 10.11.2020 r. :**  Art. 3b. 1. W przypadku gdy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wybudował ogólnodostępną stację ładowania zgodnie z art. 3a lub jest operatorem takiej stacji, w celu ustalenia, czy inne podmioty są zainteresowaniem nabyciem własności tej stacji lub prowadzeniem działalności jej operatora Prezes URE, przynajmniej raz na pięć lat, przeprowadza konsultacje rynkowe.  3. Wraz ze zgłoszeniem zainteresowania podmiot, o którym mowa w ust. 1, przedkłada w szczególności:  5) dokumentację poświadczającą zatrudnianie osób o kwalifikacjach zawodowych gwarantujących prawidłowe funkcjonowanie ogólnodostępnej stacji ładowania. | Brak jest informacji, jaka ma to być forma zatrudnienia. Czy ma to być umowa o pracę, czy zatrudnienie może być w formie umowy cywilnoprawnej?  Nie ma też informacji, o jaki rodzaj kwalifikacji zawodowych chodzi. Czy są to np. uprawnienia elektryczne, czy dedykowane kursy z zakresu obsługi stacji ładowania. Jaka jest minimalna liczba zatrudnionych osób i na jakich stanowiskach, która gwarantuje prawidłowe funkcjonowanie ogólnodostępnej stacji ładowania. | **Uwaga uwzględniona.**  Wymagania zostały przeanalizowane i ograniczone. |
|  | Art. 1 pkt 4) | PSPA | Proponuje się nowe brzmienie Art. 3a. ust. 1  1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może być właścicielem ani operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania oraz punktów ładowania, z zastrzeżeniem ust. 2.  Proponuje się nowe brzmienie art. 3a. ust. 2 pkt 2)  2) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwany dalej: „Prezesem URE” w drodze decyzji wydanej na wniosek operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wyraził zgodę na przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w pkt 1 oraz zatwierdził warunki jej przeprowadzenia.  Proponuje się nowe brzmienie Art. 3a. ust. 3  Prezes URE opracowuje wytyczne dotyczące przeprowadzenia procedury przetargowej, o której mowa w ust. 2, i postanowień umów zawieranych w wyniku przeprowadzenia tej procedury, zapewniające przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w ust. 1, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki. | Propozycja zapewnia zgodność proponowanego w projekcie nowelizacji artykułu z dyrektywą 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.  Proponowany w projekcie ust. 2 pkt 2), poprzez nadanie prezesowi URE możliwości przeprowadzenia postępowania, o którym mowa w artykule 3a na wniosek innego niż OSD właściciela ogólnodostępnej stacji ładowania, może doprowadzić do sytuacji, w której OSD staje się operatorem na stacjach, których sam nie wybudował.  W wskazanym artykule wymagane jest również zdefiniowanie zwrotu użytego w ust. 2 pkt 3) – „rozsądne koszty”  Przetarg wskazany w art. 3a. wymaga dokładnego określenia formy oraz przebiegu. Nałożenie obowiązku opracowania wytycznych na prezesa URE niezbędne jest do prawidłowego funkcjonowania mechanizmu przedstawionego w artykule. Ponadto istotnym jest, by wymaganiem dla podmiotu zainteresowanego przejęciem stacji ładowania było kontynuowanie jej funkcjonowania w formie ogólnodostępnej stacji ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 uległy zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 4) | PSPA | Brakuje powiązania z aktualnymi przepisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art.65). | Nie zaadresowano sytuacji, w której przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, zostanie wyznaczone przez prezesa URE do pełnienia funkcji operatora stacji wybudowanych zgodnie z planem, a przetarg na wyłonienie nowego operatora nie będzie rozstrzygnięty. Doprowadzi to do sytuacji, w których OSD będzie operatorem na stacjach przez niego wybudowanych.  Określenia wymaga również funkcjonowanie wzajemnych zależności między nowym art. 3a. oraz wcześniej istniejącym już w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych przetargiem określonym w art. 65. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Art. 65 mówi o wyznaczeniu przedsiębiorstwa energetycznego a nie OSD. |
|  | Art. 1 pkt 4) | PSPA | Proponuje się nowe brzmienie art. 3b ust. 1:  W przypadku gdy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego jest operatorem zgodnie z art. 3a, w celu ustalenia, czy inne podmioty są zainteresowaniem nabyciem własności tej stacji lub prowadzeniem działalności jej operatora Prezes URE, przynajmniej raz na pięć lat, przeprowadza konsultacje rynkowe.  Wykreśla się ust. 3  Zmienia się część wspólną ust. 5:  wydaje on decyzję, w której zobowiązuje operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego do rozpoczęcia procedury przetargowej, o której mowa w art. 3a ust. 2 w terminie 3 miesięcy od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.  Zmienia się brzmienie ust. 6  W umowie sprzedaży zawieranej w wyniku procedury przetargowej strony ustalają cenę uwzględniającą wartość końcową netto budowy ogólnodostępnej stacji ładowania przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego. | Poprawiono odwołanie do przepisu 3a nie dotyczącego budowy stacji ładowania.  Wymaganie, wskazane w ust. 3, od przedsiębiorców pozyskania kosztownych dokumentów w celu uczestniczenia w samym postępowaniu mającym ustalić jedynie potencjalne zainteresowanie rynkowe nabyciem własności stacji OSD jest niezgodne z dyrektywą. Tak szczegółowe dokumenty powinny być wymagane dopiero na etapie przetargu.  Przeprowadzanie konsultacji rynkowych przynajmniej raz na pięć lat powinno być połączone z obowiązkiem przeprowadzenia przetargów w krótszym terminie, gdyż obowiązek przeprowadzenia przetargu w ciągu 12 miesięcy może zdezaktualizować zebrane informacje rynkowe, zmienić się mogą warunki, które decydowały o zainteresowaniu potencjalnego podmiotu.  Sformułowanie „wysokość kapitału zaangażowanego” może być niezgodne z dyrektywą. W dyrektywie znajduje się określenie „wartość końcowa”. Dodatkowo, wymaga powiązania z polskimi przepisami zezwalającymi na ujęcie budowy stacji ładowania z planu w kosztach uzasadnionych do kalkulacji taryfy (art. 64 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych), tak aby OSD nie miało podwójnego źródła pokrycia kosztów.  Ponadto określenia wymaga moment odbycia pierwszych konsultacji rynkowych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zgłoszone uwagi odnoszą się do przepisów które uległy zmianie. |
|  | Art. 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się zamienić „wybudował ogólnodostępną stacje ładowania” na „jest właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania” | Art. 3a. odnosi się do właścicielstwa, a nie budowy ogólnodostępnej stacji ładowania (o tym mowa jest w art. 64). | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się skonkretyzowanie wyrażenia „po rozsądnych kosztach” | „Rozsądne koszty” to niekonkretne i nie kwantyfikowalne wyrażenie. Należy podać poziom rozsądnych kosztów lub zastąpić wyrażeniem, które w jasny sposób będzie określało warunki na jakich OSD może pozostać operatorem stacji ładowania. | **Uwaga uwzględniona.**  Zaproponowano pojęcie „po rynkowych kosztach” |
|  | Art. 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się dodanie po słowach „ogólnodostępnej stacji ładowania” słów „bądź bazy ładowania”. | W wielu przypadkach, w ramach planów budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, OSD budować będą bazy ładowania składające się z co najmniej dwóch stacji ładowania. Należałoby dopuścić w procesie konsultacji rynkowych możliwość ubiegania się zainteresowanych podmiotów o nabycie lub prowadzenie działalności operatora dla bazy ładowania, a nie oddzielnie dla każdej ogólnodostępnej stacji ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak pojęcia baza ładowania. |
|  | Art. 4 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się odniesienie art. 3b. 6. do art. 64. 2. poprzez dodanie do zdania z art. 3b. 6. słów „…pomniejszonych o koszty odzyskane jako koszty uzasadnione w rozumieniu [art. 3 pkt 21](http://lex.um.warszawa.pl/lex/index.rpc#hiperlinkText.rpc?hiperlink=type=tresc:nro=Powszechny.2363822:part=a3p21&full=1) ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne. | Zapisy proponowane w nowelizacji nie wykluczają możliwości odzyskania kosztów uzasadnionych w ramach taryfy i jednocześnie uwzględnienia ich w cenie sprzedaży stacji ładowania. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 4 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. projektowanego art. 3a ust. 3  „3. Prezes URE **~~może opracować~~** **opracowuje** wytyczne dotyczące przeprowadzenia procedury przetargowej, o której mowa w ust. 2, i postanowień umów zawieranych w wyniku przeprowadzenia tej procedury, zapewniające przeprowadzenie procedury przetargowej, o której mowa w ust. 1, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki **do dnia 30.04.2021 r.**” | Uważamy, że dla stabilności i przejrzystości całego procesu przetargowego, opracowanie wytycznych powinno być koniecznością, a nie jedynie możliwością. | **Uwaga uwzględniona**  Opracowanie wytycznych będzie koniecznością.  W zakresie dodania terminu uwaga nieuwzględniona w związku z zmianami wprowadzonymi w mechanizmie interwencyjnym . |
|  | Art. 1 pkt 4 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dotyczy projektowanego art. 3b ust. 3 pkt. 5 | Potrzeba określenia jakie dokładnie kwalifikacje zawodowe gwarantują prawidłowe działanie stacji ładowania.  Proponujemy również aby umowa z podwykonawcą posiadającym pracowników o takich kwalifikacjach była wystarczająca. | **Uwaga uwzględniona.**  Wymagania zostały przeanalizowane i ograniczone. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Do wykreślenia, zapisy bardzo nieprecyzyjne – *dokumentację poświadczającą posiadane zdolności techniczne* (dot. projektowanego art. 3b ust. 3 pkt 4) | Zapisy wprowadzają możliwość oceny subiektywnej. Kto będzie odpowiadał, za weryfikację zgłoszeń? Nie ma zdefiniowanych prawnie dokumentów poświadczających zdolności technicznej | **Uwaga uwzględniona.**  Wymagania zostały przeanalizowane i ograniczone. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Projektowany Art. 3b  Zapis nakładający na operatora systemu dystrybucyjnego obowiązku przeprowadzania konsultacji rynkowych „przynajmniej raz na pięć lat” jest nieprecyzyjny, zaś rola Prezesa URE realizującego obowiązkowe konsultacje rynkowe w praktyce zawęża swobodę działalności. Pojawia się również literówka – zamiast „zainteresowane nabyciem” jest „zainteresowaniem nabyciem”. Brakuje również przecinka przed wyrażeniem „Prezes URE”.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „W przypadku gdy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wybudował ogólnodostępną stację ładowania zgodnie z art. 3a lub jest operatorem takiej stacji, w celu ustalenia, czy inne podmioty są zainteresowane nabyciem własności tej stacji lub prowadzeniem na tej stacji działalności w roli jej operatora, może w dowolnym momencie i przy uzasadnionej dla siebie potrzebie ekonomicznej przeprowadzić konsultacje rynkowe” | Nakładanie na operatora systemu dystrybucyjnego obowiązku realizacji poprzez Prezesa URE konsultacji rynkowych w interwale min. 5 letnim nie jest zasadne biznesowo. Z uwagi na szybki rozwój technologiczny stacji ładowania, po 5 latach będzie ona przestarzałym a przez to nieatrakcyjnym aktywem do nabycia, z uwagi na potrzebę modernizacji, naprawy lub wymiany. Co więcej to operator stacji powinien decydować (na podstawie własnej oceny technicznej i ekonomicznej) czy i kiedy daną stację powinien udostępnić na rynku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepis uległ zmianie. Proponujemy konsultacje co najmniej raz na pięć lat oraz na wniosek OSD nie częściej niż raz na 3 lata. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Projektowany art. 3b ust. 3  Stawianie wobec podmiotu zgłaszającego chęć nabycia stacji od operatora systemu dystrybucyjnego lub świadczenia na niej roli operatora stacji wymogów przedkładania bardzo rozbudowanej dokumentacji finansowej, dokumentacji potwierdzającej posiadane kwalifikacje czy zdolności techniczne, powoduje ograniczenie swobody dostępu do takiej stacji, sprzyja rozbudowie biurokracji oraz może rodzić wątpliwości interpretacyjne względem zakresu danych. To jakie wymogi będą stawiane potencjalnemu zainteresowanemu powinno zależeć w tym przypadku wyłącznie od operatora systemu dystrybucyjnego, znającego własne potrzeby oraz uwarunkowania lokalne.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  Art. 3b. 3. – wykreślenie  Art. 3b. 4. – wykreślenie  Art. 3b. 5. – wykreślenie  Art. 3b. 6. – wykreślenie | Nie ma uzasadnienia dla tak daleko idącego sformalizowania procesu udostępniania na rynku infrastruktury ładowania. | **Uwaga uwzględniona.**  Wymagania zostały przeanalizowane i ograniczone. |
|  | Art.1 pkt. 4 | Pracodawcy RP | Usunięcie zwrotu „po rozsądnych kosztach” i  odpowiednia modyfikacja przepisu.  3) w wyniku przeprowadzenia procedury, o  której mowa w pkt 1, nie został wybrany żaden podmiot, w szczególności z  uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia do świadczenia usług ładowania przy uwzględnieniu konieczności pokrycia kosztów poniesionych przez OSD o których mowa w Art. 3b. ust 6. | Zwrot „ po rozsądnych kosztach” jest nieprecyzyjne i pozostawia dużo możliwości interpretacyjnych, kluczowe jest pokrycie kosztów OSD które zostały poniesione na budowę infrastruktury. | **Uwaga uwzględniona.**  Pojęcie po rozsądnych kosztach zastąpiono pojęciem po rynkowych kosztach**.** |
|  | Art..1 pkt. 4 | Pracodawcy RP | Usunięcie zwrotu „przestrzega postanowień programu określającego przedsięwzięcia” i  odpowiednia modyfikacja przepisu.  4) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, w stosunku do ogólnodostępnych stacji ładowania, których jest właścicielem lub operatorem, stosuje obiektywne i przejrzyste zasady zapewniające równe traktowanie użytkowników systemu zgodnie z art.9d ust.3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne | Nie wszyscy OSD maja obowiązek posiadania programów, o których mowa w posiadają programy w art. 9d ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. – Prawo energetyczne. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt. 5 | PSE S.A. | Proponuje się usunąć lub uzupełnić uwzględniając uwagi wskazane w uzasadnieniu. | Przepisy są niekompletne. W szczególności nie uwzględniają:  - relacji ze sprzedawcą (który powinien być odpowiedzialny za zakup/odbiór e.e.)  - relacji z POB  - sposobu rozliczeń za e.e. oddaną do sieci, w tym:  - za e.e.  - za opłaty sieciowe  - narzuty (akcyza, kolory, VAT).  Ponadto do ustalenia pozostaje czy oddanie e.e. do sieci jest sprzedażą w rozumieniu KC (kwestia umowy na podstawie której będzie się sprzedaż odbywać i warunków tej umowy).  Dodatkowo zachodzi pytanie, czy wprowadzenie e.e. do sieci nie jest wytwarzaniem (w rozumieniu uPE).  Co więcej należy określić kto będzie właścicielem e.e. wprowadzonej do sieci za pośrednictwem dwukierunkowego punktu ładowania, w szczególności w kontekście nałożenia obowiązku poboru tej energii przez OSD, który w żadnym wypadku nie jest uprawniony do obrotu energią elektryczną. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5)  Art. 10a ust. 1 | PKN Orlen S.A. | „Art. 10a ust. 1 Dwukierunkowy punkt ładowania zapewnia bezpieczne wprowadzanie energii elektrycznej do sieci i jest wyposażony się w układ pomiarowo-rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub hybrydowego.” | Błąd składniowy. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 10a. ust. 1. | TAURON Nowe Technologie S.A. | Układ pomiarowo – rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez użytkownika pojazdu powinien być zabudowany w złączu a nie w stacji ładowania posiadającej dwukierunkowy punkt ładowania. Rozliczanie ilości energii pomiędzy użytkownikiem a stacją ładowania odbywa się w zdecydowanej większości przypadków za pośrednictwem protokołu OCPP, który ze względu na zwłokę wynikającą z bezprzewodowego przesyłu danych nie powinien być traktowany jako podstawa do pomiaru ilości energii wprowadzanej. Należy tutaj mieć również na uwadze, że usługa ładowania może być rozliczania nie tylko w oparciu o ilość energii (zł/kWh) ale również np. za czas (zł/min).  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „Dwukierunkowy punkt ładowania zapewnia bezpieczne wprowadzanie energii elektrycznej do sieci. Punkt przyłączenia energii elektrycznej do stacji jest wyposażony w układ pomiarowo - rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez stację ładowania zbiorczo ze wszystkich zabudowanych w niej dwukierunkowych punktów ładowania.” | Oparcie pomiaru i rozliczenia energii elektrycznej z dwukierunkowych punktów ładowania na wskazaniach liczników, w praktyce uniemożliwi swobodne korzystanie przez użytkowników ze stacji ładowania w których rozliczanie następuje w aplikacji mobilnej na podstawie danych przesyłanych protokołem OCPP. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 10a. ust. 2. | TAURON Nowe Technologie S.A. | Zapis jest niepoprawnie sformułowany. Operator systemu dystrybucyjnego nie występuje w ustawie jako odrębna rola (podmiot) w świadczeniu usługi ładowania – Ustawa wyróżnia tylko Operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz Dostawcę Usługi Ładowania. Zatem zapis powinien być sformułowany w następujący sposób:  „Pobór energii elektrycznej z pojazdów elektrycznych oraz pojazdów hybrydowych przy wykorzystaniu dwukierunkowego punktu ładowania przeprowadza operator ogólnodostępnej stacji ładowania.” | Uwzględnienie Operatora systemu dystrybucyjnego jako podmiotu zaangażowanego w pobór energii z pojazdów wprowadza niepotrzebne wątpliwości interpretacyjne. OSD będzie docelowym odbiorcą energii (w stacjach podłączonych bezpośrednio do OSD), ale energię będzie pobierał od Operatora ogólnodostępnej stacji ładowania z którym będzie ją rozliczał, a nie bezpośrednio z pojazdu użytkownika. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art.1 p. 5 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | 2. Pobór energii elektrycznej z pojazdów elektrycznych oraz pojazdów hybrydowych przy wykorzystaniu dwukierunkowego punktu ładowania przeprowadza operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.”; | Należy doprecyzować zasady na jakich nastąpiłoby rozliczanie przekazanej energii do sieci. Czy właściciel samochodu elektrycznego mógł być traktowany jako prosument? | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt. 5 | PTPiREE | Zgodnie z zapisami projektu nowelizacji ustawy o elektromobilności (art. 3a) OSD nie może być właścicielem ani operatorem ogólnodostępnych stacji ładowania. Dodatkowo zgodnie z zapisami ustawy Prawo energetyczne OSD nie może prowadzić działalności związanej z handlem energią. Stąd też proponujemy, aby OSD nie był odpowiedzialny za pobór energii (OSD nie może prowadzić handlu energią) z pojazdów elektrycznych w dwukierunkowej stacji ładowania. Tym powinien zajmować się operator stacji lub sprzedawca energii który ma zawartą odpowiednią umowę z operatorem stacji ładowania.  Dlatego proponujemy nadanie następującego brzmienia art. 10a ust. 2:  *„2. Wprowadzenie energii elektrycznej do sieci operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego z pojazdów elektrycznych oraz pojazdów hybrydowych przy wykorzystaniu dwukierunkowego punktu ładowania, realizuje operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub sprzedawca energii elektrycznej posiadający odpowiednią umowę z tym operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania. Wprowadzanie energii do sieci operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego odbywa się na podstawie zawartej z nim umowy.”* | Zgodnie z zapisami nowelizacji ustawy o elektromobilności, OSD nie może być właścicielem ani operatorem ogólnodostępnych stacji ładowania. Dodatkowo zgodnie z zapisami ustawy Prawo energetyczne OSD nie może prowadzić działalności związanej z handlem energią elektryczną. Dlatego działania związane z poborem energii w dwukierunkowych punktach ładowania, powinny leżeć po stronie operatora ogólnodostępnej stacji ładowania lub sprzedawcy energii, a nie OSD. OSD jedynie zawiera/aneksuje odpowiednią umowę z OOSŁ lub sprzedawcą, dotyczącą wprowadzania energii do sieci OSD. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | **Art.1 pkt 5** | **Konfederacja Lewiatan** | Konieczność doprecyzowania zapisów art. 10a pkt 2, w zakresie jak poniżej:  *„2. Pobór energii elektrycznej z pojazdów elektrycznych oraz pojazdów hybrydowych przy wykorzystaniu dwukierunkowego punktu ładowania przeprowadza operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.”* | Należy doprecyzować zasady na jakich nastąpiłoby rozliczanie przekazanej energii do sieci. Konieczne byłoby doprecyzowanie czy właściciel samochodu elektrycznego mógł być traktowany jako prosument. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5) | ENEA Operator Sp. z o.o. / ENEA S.A. | **Proponowane brzmienie:**  5) po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:  „Art. 10a. 1. Dwukierunkowy punkt ładowania zapewnia bezpieczne wprowadzanie energii elektrycznej do sieci i jest wyposażony ~~się~~ w układ pomiarowo - rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub hybrydowego.  2. Pobór energii elektrycznej z pojazdów elektrycznych oraz pojazdów hybrydowych przy wykorzystaniu dwukierunkowego punktu ładowania przeprowadza ~~operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub~~ operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.”; | Wdrożenie rozwiązań V2G (ang. Vehicle to Grid) wymaga wprowadzenie dodatkowych regulacji, które szczegółowo rozstrzygną obowiązki stron. Bez tych regulacji, a także konsultacji z poszczególnymi OSD, poprzedzonych techniczną analizą możliwości wdrożenia tych rozwiązań w systemie elektroenergetycznym dystrybucyjnym na danych obszarze, zaproponowany przez Ustawodawcę zapis nie znajdzie odzwierciedlenia w praktyce.  Koncepcja V2G zakłada zdalne sterowanie procesem ładowania i rozładowywania akumulatorów, w zależności od stopnia rozładowania akumulatorów, obciążenia sieci zasilającej, stanu technicznego akumulatorów i infrastruktury sieci, rodzaju sieci zasilającej (inteligentna lub tradycyjna), zapisów umowy pomiędzy właścicielem pojazdu a przedsiębiorstwem energetycznym czy czasu i zasięgu planowanej jazdy. Wymaga też od OSD bilansowania systemu elektroenergetycznego, uwzględniającego taki pobór, w zależności od obciążenia sieci w danej chwili itd.  Przemyślenia wymaga również system zachęt dla posiadacz samochodów elektrycznych do oddawania energii elektrycznej. do sieci, tj. taryf strefowych lub dynamicznych, aby moment oddania energii do sieci zbiegł się z momentem, kiedy zapotrzebowanie na energię elektryczną w systemie jest największe, albo w innych momentach korzystnych z punktu widzenia zarządzania siecią.  Ostateczną decyzję o zasadach poboru energii elektrycznej z pojazdów elektrycznych powinien podjąć OSD, który zarządza siecią dystrybucyjną, natomiast oprogramowanie nadrzędne stacji powinno umożliwiać odbiór energii i jej rozliczanie.  Pokazuje to, że niezbędne jest wypracowanie dobrych praktyk funkcjonowania systemu V2G oraz odzwierciedlenie ich w odpowiednich regulacjach prawnych. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Proponujemy dodanie przepisu o sposobie określenia zasad rozliczeń z tytułu energii pobieranej z dwukierunkowego punktu ładowania o brzmieniu:  „3. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia zasady oraz sposób rozliczeń między wprowadzającym energię do sieci, a operatorem sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej oraz operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania.” | Do funkcjonowania odbioru energii z dwukierunkowych stacji ładowania niezbędne byłoby zawarcie umowy między OSD a operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania regulującej zasady odbioru takiej energii, odpłatności za nią, układów pomiarowo-rozliczeniowych.  W wskazanym artykule nie ma odniesienia do istniejących już przepisów lub mających do doprecyzować rozporządzeń wykonawczych. Przed wprowadzeniem takiego unormowania niezbędna będzie konsultacja z podmiotami, wobec których powstanie obowiązek odbioru energii. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5) | IGKM/MPK Kraków | Dwukierunkowy punkt ładowania zapewnia bezpieczne wprowadzanie energii elektrycznej do sieci i jest wyposażony się w układ pomiarowo - rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub hybrydowego.” | WĄTPLIWOŚĆ: Użytkownik pojazdu nie wprowadza, tylko energia jest pobierana z pojazdu.  Czy punkt dwukierunkowy będzie obsługiwał pojazdy przystosowane do jednokierunkowego podłączenia do stacji (wskazane jest wpisać pierwszeństwa, lub ich brak)? | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | „**Art. 10a. 1.** Dwukierunkowy punkt ładowania zapewnia bezpieczne wprowadzanie energii elektrycznej do sieci i jest wyposażony **~~się~~** w układ pomiarowo - rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub hybrydowego.” | Błąd składniowy | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt. 5 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | 2. Pobór energii elektrycznej z pojazdów elektrycznych oraz pojazdów hybrydowych przy wykorzystaniu dwukierunkowego punktu ładowania przeprowadza operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.”; | Należy doprecyzować zasady na jakich nastąpiłoby rozliczanie przekazanej energii do sieci. Czy właściciel samochodu elektrycznego mógł być traktowany jako prosument? | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | art. 1 pkt 5 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. projektowanego art. 10a ust. 1  Układ pomiarowo – rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez użytkownika pojazdu powinien być zabudowany w złączu a nie w stacji ładowania posiadającej dwukierunkowy punkt ładowania. Rozliczanie ilości energii pomiędzy użytkownikiem a stacją ładowania odbywa się w zdecydowanej większości przypadków za pośrednictwem protokołu OCPP, który ze względu na zwłokę wynikającą z bezprzewodowego przesyłu danych nie powinien być traktowany jako podstawa do pomiaru ilości energii wprowadzanej. Należy tutaj mieć również na uwadze, że usługa ładowania może być rozliczania nie tylko w oparciu o ilość energii (zł/kWh) ale również np. za czas (zł/min).  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „Dwukierunkowy punkt ładowania zapewnia bezpieczne wprowadzanie energii elektrycznej do sieci. Punkt przyłączenia energii elektrycznej do stacji (złącze) jest wyposażony w układ pomiarowo - rozliczeniowy służący do pomiaru energii elektrycznej wprowadzonej do sieci przez stację ładowania zbiorczo ze wszystkich zabudowanych w niej dwukierunkowych punktów ładowania.” | Oparcie pomiaru i rozliczenia energii elektrycznej z dwukierunkowych punktów ładowania na wskazaniach liczników, w praktyce uniemożliwi swobodne korzystanie przez użytkowników ze stacji ładowania w których rozliczanie następuje w aplikacji mobilnej na podstawie danych przesyłanych protokołem OCPP. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. projektowanego art. 10a ust. 2  Zapis jest niepoprawnie sformułowany. Operator systemu dystrybucyjnego nie występuje w Ustawie jako odrębna rola (podmiot) w świadczeniu usługi ładowania – Ustawa wyróżnia tylko Operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz Dostawcę Usługi Ładowania. Zatem zapis powinien być sformułowany w następujący sposób:  „Pobór energii elektrycznej z pojazdów elektrycznych oraz pojazdów hybrydowych przy wykorzystaniu dwukierunkowego punktu ładowania przeprowadza operator ogólnodostępnej stacji ładowania.” | Uwzględnienie Operatora systemu dystrybucyjnego jako podmiotu zaangażowanego w pobór energii z pojazdów wprowadza niepotrzebne wątpliwości interpretacyjne. OSD będzie docelowym odbiorcą energii (w stacjach podłączonych bezpośrednio do OSD), ale energię będzie pobierał od Operatora ogólnodostępnej stacji ładowania z którym będzie ją rozliczał, a nie bezpośrednio z pojazdu użytkownika. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 1 pkt. 6 | PSE S.A. |  | Do wyjaśnienia, czy OSD ma instalować LZO (patrz UC17) a jeśli tak to na czyj koszt. | Jeżeli u wnioskodawcy zainstalowano już licznik zdalnego odczytu, wtenczas obowiązek, o którym mowa w ust. 7 może zostać zrealizowany poprzez przyłączenie punku ładowania do instalacji tego wnioskodawcy w sposób umożliwiający pomiar energii elektrycznej pobieranej w tym punkcie. Z zastrzeżeniem, że jest to możliwe technicznie. |
|  | Art. 1 pkt 6)  Art. 12a ust. 6 | PKN Orlen S.A. | Art. 12a ust.6. W przypadku gdy  z ekspertyzy, o której mowa w art. 62b ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, wynika brak możliwości instalacji punktów ładowania lub gdy maksymalna liczba punktów ładowania dla danego budynku zostanie wykorzystana, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty wynikające ze zmiany umowy  o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej w celu przyłączenia tego punktu do sieci. | Literówka. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art.1 pkt. 6) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Wskazujemy, że o zmianie sposobu użytkowania części wspólnej decydują właściciele większością głosów, a nie Zarząd. |  | **Uwaga uwzględniona.**  Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencję wnioskodawcy. |
|  | Art. 1 pkt 6 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 12a ust. 3. | TAURON Nowe Technologie S.A. | Wniosek, o którym mowa w ust. 1, rozpatruje się w terminie 30 dni od dnia jego złożenia. | 60 dni na rozpatrzenie wniosku jest okresem zdecydowanie za długim, który może zniechęcić potencjalnych użytkowników samochodów elektrycznych. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 6 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 12a ust. 7 | TAURON Nowe Technologie S.A. | Zapis nie wskazuje, że licznik zdalnego odczytu energii ma być zainstalowany na potrzeby opomiarowania energii pobieranej przez stację ładowania. W proponowanym brzmieniu zapis nie wskazuje również sposobu opomiarowania w przypadku, w którym wnioskodawca instaluje dwukierunkowy punkt ładowania.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  Jeżeli stanowisko postojowe, do którego prawo do wyłącznego korzystania posiada wnioskodawca, zostało wyposażone w punkt ładowania, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje liczniki zdalnego odczytu, o których mowa w art. 9c ust. 5b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r.- Prawo energetyczne, w celu opomiarowania energii elektrycznej pobieranej przez punkt ładowania. | Zgodnie z uwagą. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 6 | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  7. Jeżeli stanowiska postojowe zewnętrzne i wewnętrzne w budynkach wielolokalowych, do których prawo do wyłącznego korzystania posiada dany wnioskodawca, zostało wyposażone w punkt ładowania, lub będzie wyposażony w punkt ładowania operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje liczniki zdalnego odczytu, o których mowa w art. 9c ust. 5b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r.- Prawo energetyczne jeden dla wszystkich miejsc postojowych. Rozliczenie e.e. będzie możliwe na podstawie głównego układu pomiarowego, który zainstaluje OSD oraz według wskazań w układzie pomiarowym punktu ładowania. Rozliczenie za e.e. następuje pomiędzy OSD a Zarządcą, a w drugiej kolejności pomiędzy Zarządcą nieruchomości a danym użytkownikiem. | Dublowanie układów pomiarowych jest niekorzystne technicznie i ekonomicznie, w większości budynków może nie być miejsca na montaże takich układów. Obarczanie tym kłopotem użytkowników spowoduje rezygnację z inwestycji. Zasadne jest stosowanie jednego układu pomiarowego jak w przypadku potrzeb administracyjnych w budynku z umożliwieniem Zarządcy nieruchomości rozliczania e.e. pomiędzy zużyciem wskazanym przez OSD a zużyciem u każdego z użytkownika. Taki model jest szybszy do realizacji i sporo tańszy w inwestycji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Montaż dublowanych układów pomiarowych jest technicznie możliwy.  Ma to na celu w sposób jasny i bezsprzeczny zapewnić możliwość pokrycia przez właściciela punktu ładowania kosztów energii elektrycznej zużytej na potrzeby ładowania pojazdu. |
|  | Art. 1 pkt. 6 | PTPiREE | Zgodnie z przyjętą przez Radę Ministrów i przekazana do Sejmu nowelizacją ustawy Prawo energetyczne (druk sejmowy nr 808), OSD zostali zobowiązani do instalacji w określonych przedziałach czasowych liczników zdalnego odczytu (LZO), spełniających wymagania określone w tej ustawie. Ze względu na bardzo duże koszty instalacji LZO oraz krótki czas na realizacje tego procesu, liczniki tego typu instalowane będą obszarowo z wykorzystaniem do komunikacji z nimi technologii PLC (stosunkowo tania i bezpieczna technologia łączności z licznikami poprzez sieci elektroenergetyczne). W przypadku liczników zdalnego odczytu, o których mowa w art. 9c ust. 5b ustawy Prawo energetyczne, mamy do czynienia z licznikami instalowanymi pojedynczo do komunikacji z którymi nie jest możliwe wykorzystanie technologii PLC (urządzeń do komunikacji PLC nie opłaca się finansowo i technicznie montować dla pojedynczych liczników).  Wpisany w art. 12a ust. 7 wymóg powoduje, że OSD będą zmuszone do instalacji liczników zdalnego odczytu wykorzystujących do komunikacji łączność GSM, a w następnych latach wymieniać te liczniki na LZO z PLC – zdemontowane liczniki pomimo np. rocznego czy dwuletniego okresu ich eksploatacji będę praktycznie podlegać utylizacji. Takie działania jeszcze bardziej zwiększą i tak bardzo duże koszty instalacji w Polsce LZO.  Kolejnym problemem pozostaje miejsce instalacji takiego licznika, czyli w podziemnej hali garażowej, gdzie najczęściej nie ma zasięgu sieci GMS lub jest on bardzo ograniczony, stąd nie ma możliwości zapewnienia łączności z tym licznikiem.  Dodatkowo, jak rozumiemy zapisy nowelizacji (art. 12a ust. 7), licznik taki miałby być montowany przy punkcie ładowania, czyli wewnątrz instalacji odbiorczej której właścicielem nie jest OSD – należy tutaj zauważyć, że w takim przypadku wnioskodawca, o którym mowa w art. 12a ust. 1, powinien również przygotować odpowiednie miejsce na instalację licznika czyli np. skrzynkę licznikową wraz z zabezpieczeniami wynikającymi z parametrów instalacji wewnętrznej oraz punktu ładowania, a wymóg ten powinien być wpisany w ust. 12a ust. 5 pkt 3).  Jednocześnie należy brać pod uwagę, że moc punktów ładowania jest na tyle duża, że w istniejących budynkach mieszkalnych trudno wyobrazić sobie sytuację, aby możliwe było bezpieczne przyłączenie tego punktu ładowania do istniejącej instalacji elektrycznej w garażu/hali garażowej, gdzie najczęściej takiej instalacji w ogóle nie ma.  Dodatkowo w zapisach nowelizacji ustawy o elektromobilności, nie podano celu dla jakiego miałby być instalowany licznik zdalnego odczytu.  W związku z powyższym proponujemy nie nakładać na OSD obowiązku instalacji LZO przy punkcie ładowania, tylko podłączenia punktu ładowania bezpośrednio do istniejącego licznika tego odbiorcy (który może być już licznikiem zdalnego odczytu lub zgodnie z ww. nowelizacją ustawy Prawo energetyczne, w najbliższych latach zostanie wymieniony na LZO) i ewentualne dostosowanie istniejącego licznika przez OSD do zmienionych wymagań. Takie rozwiązanie pozwoli na ujęcie energii zużytej na ładowanie samochodu w normalnym rachunku tego odbiorcy za energie elektryczną. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że w każdym z rozwiązań wymagane będzie podpisanie przez odbiorcę (wnioskodawcę) aneksu do istniejącej umowy dystrybucyjnej lub kompleksowej, albo zawarcie nowej umowy.  W związku z powyższym proponujemy następujące zmiany w projekcie nowelizacji ustawy i nadanie następującego brzmienia art. 12a) ust. 5 pkt 3) oraz ust. 7:  *„Art. 12a) ust. 5 pkt 3) wnioskodawca nie zadeklaruje pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem punktu ładowania objętego wnioskiem, o którym mowa w ust. 1.”*  *„Art. 12a) ust. 7. Jeżeli stanowisko postojowe, do którego prawo do wyłącznego korzystania posiada wnioskodawca, zostało wyposażone w punkt ładowania, to powinien on zostać przyłączony poprzez istniejący licznik energii elektrycznej wnioskodawcy, po uprzednim podpisaniu aneksu do umowy kompleksowej lub umowy dystrybucyjnej.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Celem proponowanych przepisów jest możliwość montażu licznika przy punkcie ładowania oraz w sposób jasny i bezsprzeczny zapewnienie możliwość pokrycia przez właściciela punktu ładowania kosztów energii elektrycznej zużytej na potrzeby ładowania pojazdu. |
|  | **Art.1 pkt 6** | **Konfederacja Lewiatan** | Konieczność doprecyzowania | Wskazujemy, że o zmianie sposobu użytkowania części wspólnej decydują właściciele większością głosów a nie Zarząd. | **Uwaga uwzględniona.**  Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencję wnioskodawcy. |
|  | Art.1 pkt. 6 | ENEA Operator Sp. z o.o. | **Proponowane brzmienie:**  . W przypadku ~~budynków~~  nieruchomości będących zabytkiem, w rozumieniu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, instalacja punktu ładowania wymaga uzyskania zgody właściwego dla lokalizacji budynku konserwatora zabytków.”; | Zapis zgodny art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – ujednolicenie nazewnictwa. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 6) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Doprecyzowanie art. 12a ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych:  1. W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba lokali wyodrębnionych i niewyodrębnionych, **w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali**, jest większa niż 3, punkt ładowania instaluje się i eksploatuje po uzyskaniu zgody wydawanej na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do lokalu w tym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku, zwanej dalej „wnioskodawcą”. | Zmiana ma na celu doprecyzowanie, że chodzi o lokale mieszkalne, jak i o innym przeznaczeniu. | **Uwaga uwzględniona.**  Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencję wnioskodawcy. |
|  | Art. 1 pkt 6) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Doprecyzowanie art. 12a ust. 6 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych:  6. W przypadku, gdy z ekspertyzy, o której mowa w art. 62b ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, wynika brak możliwości instalacji punktów ładowania lub gdy maksymalna liczba punktów ładowania **określona w ekspertyzie** dla danego budynku zostanie **zainstalowana lub gdy podłączenie kolejnego punktu ładowania w danym budynku wiązałoby się z przekroczeniem maksymalnej mocy punktów ładowania określonej w ekspertyzie**, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty wynikające ze zmiany umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej w celu przyłączenia tego punktu do sieci.. | Zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisu, aby obejmował on wszystkie możliwe sytuacje, w tym zmianę mocy oraz liczby przyłączanych punktów ładowania. | **Uwaga uwzględniona.**  W opinii projektodawcy proponowane w uwadze uzupełnienie przepisu w pełni mieści się w jego obecnym zakresie przedmiotowym i byłoby nadregulacją. Sytuacje wskazane przez wnioskodawcę mieszczą się w zbiorczym określeniu „brak możliwości instalacji punktu ładowania”. |
|  | Art. 1 pkt 6) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Art. 12a ust. 7 ustawy o elektromobilności otrzymuje brzmienie:  7. Jeżeli stanowisko postojowe, do którego prawo do wyłącznego korzystania posiada wnioskodawca, zostało wyposażone w punkt ładowania, wnioskodawca wyposaża ten punkt ładowania w dedykowany dla niego układ pomiarowo-rozliczeniowy lub inne rozwiązanie umożliwiające obciążanie kosztami energii elektrycznej zużytej w tym punkcie ładowania na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych lub hybrydowych wyłącznie użytkownika pojazdu elektrycznego lub hybrydowego, który korzystał z tego punktu ładowania, a w przypadku, gdy punkt ładowania jest przyłączony do sieci dystrybucyjnej operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje liczniki zdalnego odczytu, o których mowa w art. 9c ust. 5b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r. - Prawo energetyczne. | Nakładanie na OSD obowiązku wyposażenia punktu ładowania w układ pomiarowo-rozliczeniowy jest nieuzasadnione w przypadku, gdy punkt ładowania nie jest przyłączony bezpośrednio do sieci tego operatora. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Celem proponowanych przepisów jest możliwość montażu licznika przy punkcie ładowania oraz w sposób jasny i bezsprzeczny zapewnienie możliwość pokrycia przez właściciela punktu ładowania kosztów energii elektrycznej zużytej na potrzeby ładowania pojazdu |
|  | Art. 1 pkt 6) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | W art. 12 ustawy o elektromobilności po ust. 8 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:  9. Podmioty, o których mowa w ust. 2 dokonują rozliczenia kosztów energii elektrycznej zużytej w punktach ładowania zainstalowanych w budynkach, o których mowa w ust. 1 z wyłączeniem przypadku, gdy punkt ładowania jest przyłączony bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej. | Konsekwencja powyższej zmiany. W praktyce częstą przeszkodę w ładowaniu pojazdów w budynkach stanowi brak jasnych zasad odnoszących się do kwestii rozliczenia energii elektrycznej zużytej na potrzeby ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Punkt ładowania będzie mieć swoje własne opomiarowanie lub będzie połączony z LZO użytkownika. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Po art. 12a ustawy o elektromobilności dodaje się art. 12b w brzmieniu:  „1. W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, z którymi związane jest więcej niż 10 zewnętrznych stanowisk postojowych, które mają charakter ogólnodostępny lub są dostępne wyłącznie dla mieszkańców tego budynku, ale bez prawa do wyłącznego korzystania przez jednego z nich, na wniosek co najmniej dwóch osób posiadających tytuł prawny do lokalu w takich budynkach i nieposiadających stanowiska postojowego do wyłącznego użytku podmioty, o których mowa w art. 12 a ust. 2 wyznaczają miejsce postojowe przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych lub hybrydowych na czas ładowania oraz wyposażają je w punkt ładowania o mocy co najmniej 7,4 kW.  2. Miejsca postojowe oraz punkty ładowania, o których mowa w ust. 1 przeznaczone są do wyłącznego korzystania przez mieszkańców budynku, o którym mowa w ust. 1.  3. Podmiot, o którym mowa w art. 12a ust. 2 określa regulamin korzystania z punktu ładowania, o którym mowa w ust. 1 w celu zapewnienia jego optymalnego wykorzystania przez jak największą liczbę mieszkańców.  4. Podmiot, o którym mowa w art. 12a ust. 2 wyposaża punkt ładowania, o którym mowa w ust. 1 w dedykowany dla niego układ pomiarowo-rozliczeniowy lub inne rozwiązanie umożliwiające obciążanie kosztami energii elektrycznej zużytej w tym punkcie ładowania na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych lub hybrydowych wyłącznie użytkownika pojazdu elektrycznego lub hybrydowego, który korzystał z tego punktu ładowania, a w przypadku, gdy punkt ładowania jest przyłączony do sieci dystrybucyjnej operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje liczniki zdalnego odczytu, o których mowa w art. 9c ust. 5b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r.- Prawo energetyczne. | Dla zapewnienia prawidłowego dostępu użytkowników pojazdów elektrycznych mieszkających w budynkach wielorodzinnych, którzy nie mają miejsca postojowego na wyłączność powinna zostać im stworzona, tam gdzie to możliwe, możliwość korzystania z punktów ładowania przeznaczonych właśnie dla takich mieszkańców. Ze względu na koszty instalacji tego typu urządzeń proponuje się wskazanie odpowiedniego okresu dostosowawczego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak możliwości w niektórych przypadkach stworzenia takiego miejsca.  Dodatkowo powstanie problem, kto powinien ponosić koszty instalacji takiego punktu, jeśli ma być on dostępny dla wszystkich mieszkańców, ale zainstalowany na wniosek co najmniej dwóch osób. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Art. 12 ustawy o elektromobilności otrzymuje brzmienie:  1. Budynki mieszkalne wielorodzinne, z którymi związane jest więcej niż 5 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych projektuje się i buduje zapewniając instalację infrastruktury kanałowej, tj. kanałów na przewody elektryczne umożliwiających zainstalowanie na późniejszym etapie przewodów elektrycznych i punktów ładowania, na wszystkich stanowiskach postojowych oraz projektuje się i buduje zapewniając, że instalacja elektryczna umożliwia zainstalowanie na późniejszym etapie przewodów elektrycznych i punktów ładowania bez konieczności nadmiernej ingerencji w przegrody zewnętrzne oraz elementy konstrukcyjne w rozumieniu prawa budowlanego, a także przebudowy, której projekt budowlany wymaga uzgodnienia pod względem ochrony przeciwpożarowej.  2. W przypadku prowadzenia w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, z którymi związane jest więcej niż 5 wewnętrznych stanowisk postojowych, robót budowlanych związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi tych budynków w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (j.t. Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 ze zm.) zwanej dalej prawem budowlanym, których całkowity koszt przekracza 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowany jest budynek, i obejmujących stanowiska postojowe lub instalację elektryczną budynku, roboty obejmują również instalację infrastruktury kanałowej, tj. kanałów na przewody elektryczne umożliwiających zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania, na wszystkich stanowiskach postojowych.  3. W przypadku prowadzenia w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, z którymi związane jest więcej niż 5 zewnętrznych stanowisk postojowych, robót budowlanych związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi tych budynków w rozumieniu prawa budowlanego, których całkowity koszt przekracza 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowany jest budynek, i obejmujących stanowiska postojowe lub instalację elektryczną związaną ze stanowiskami postojowymi, roboty obejmują również instalację infrastruktury kanałowej, tj. kanałów na przewody elektryczne umożliwiających zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania, na wszystkich stanowiskach postojowych.  4. Budynki inne niż budynki, o których mowa w ust. 1, z którymi związane jest więcej niż 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych przeznaczonych dla pojazdów osobowych projektuje się i buduje zapewniając instalację infrastruktury kanałowej, tj. kanałów na przewody elektryczne umożliwiających zainstalowanie na późniejszym etapie przewodów elektrycznych i punktów ładowania na co najmniej jednym na pięć stanowisk postojowych oraz wyposaża w co najmniej jeden punkt ładowania przy czym co najmniej jeden z zainstalowanych punktów ładowania powinien mieć moc powyżej 22 kW.  5. W przypadku prowadzenia w budynkach, o których mowa w ust. 4 z którymi związane jest więcej niż 10 wewnętrznych stanowisk postojowych przeznaczonych dla pojazdów osobowych, robót budowlanych związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi tych budynków w rozumieniu prawa budowlanego, których całkowity koszt przekracza 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowany jest budynek, i obejmujących stanowiska postojowe lub instalację elektryczną budynku, roboty obejmują również instalację infrastruktury kanałowej, tj. kanałów na przewody elektryczne umożliwiających zainstalowanie na późniejszym etapie przewodów elektrycznych i punktów ładowania na co najmniej jednym na pięć stanowisk postojowych oraz wyposaża w co najmniej jeden punkt ładowania przy czym co najmniej jeden z zainstalowanych punktów ładowania powinien mieć moc powyżej 22 kW.  6. W przypadku prowadzenia w budynkach, o których mowa w ust. 4, z którymi związane jest więcej niż 10 zewnętrznych stanowisk postojowych przeznaczonych dla pojazdów osobowych, robót budowlanych związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi tych budynków w rozumieniu prawa budowlanego, których całkowity koszt przekracza 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowany jest budynek, i obejmujących stanowiska postojowe lub instalację elektryczną związaną ze stanowiskami postojowymi, roboty obejmują również instalację infrastruktury kanałowej, tj. kanałów na przewody elektryczne umożliwiających zainstalowanie na późniejszym etapie przewodów elektrycznych i punktów ładowania na co najmniej jednym na pięć stanowisk postojowych oraz wyposaża w co najmniej jeden punkt ładowania przy czym co najmniej jeden z zainstalowanych punktów ładowania powinien mieć moc powyżej 22 kW.  7. Wartość budynku, o której mowa w ust. 2-3, 5-6 ustala się na podstawie jego aktualnej wartości opierającej się na kosztach odtworzenia.  8. Budynki, o których mowa w ust. 1 oraz budynki, o których mowa w ust. 4, z którymi związane jest więcej niż 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych przeznaczonych dla pojazdów osobowych projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 7,4 kW.  9. W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych oraz innych budynkach, z którymi związane jest więcej niż 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych przeznaczonych dla pojazdów osobowych zapewnia się moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 7,4 kW.  10.  Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania minimalnej mocy przyłączeniowej, o której mowa w ust. 8 i 9, kierując się koniecznością zapewnienia w budynkach, o których mowa w ust. 8 i 9, mocy przyłączeniowej pozwalającej instalować punkty ładowania oraz koniecznością stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i biorąc pod uwagę potrzebę zaspokojenia bieżącego zapotrzebowania na energię elektryczną wynikającego z używania tych budynków w podziale na budynki zlokalizowane w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1 i innych oraz budynki istniejące oraz projektowane.  11. Punkty ładowania, o których mowa w ust. 4-6 instaluje się zapewniając na jednakowych zasadach wszystkim użytkownikom budynku dostęp do wyposażonych w nie stanowisk postojowych oraz wyłącznie na czas ładowania  pojazdu elektrycznego lub hybrydowego. | Projekt nowelizacji ustawy o elektromobilności nie uwzględnia przepisów, które dokonywałyby transpozycji przepisów dyrektywy 844/2018, która miała nastąpić do 10 marca 2020 r. Dlatego postulujemy, aby przepisy te zostały wdrożone jak najszybciej. Proponujemy zrobić to poprzez gruntowną zmianę art. 12 ustawy o elektromobilności. Uregulowania w nim zawarte mogą poza transpozycją dyrektywy 844/2018 posłużyć do rozwoju infrastruktury ładowania w budynkach już istniejących. Biorąc pod uwagę skalę niezbędnych działań rozważyć można wprowadzenie okresów przejściowych lub odroczenie wejścia w życie niektórych z proponowanych przepisów. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Zapisy dyrektywy zostaną wdrożone do projektu |
|  | Art. 1 pkt 6 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | **Art. 12a ust. 6.** W przypadku gdy z ekspertyzy, o której mowa w art. 62b ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, wynika brak możliwości instalacji punk**t**ów ładowania lub gdy maksymalna liczba punk**t**ów ładowania dla danego budynku zostanie wykorzystana, zgody na instalację i eksploatację punk**t**u ładowania można udzielić wyłącznie jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty wynikające ze zmiany umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej w celu przyłączenia tego punktu do sieci. | Literówka | **Uwaga uwzględniona.**  Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencję wnioskodawcy. |
|  | Art. 1 pkt 6 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Potwierdzenie, że punkty ładowania zainstalowane w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych oraz wykorzystywane na potrzeby poszczególnych właścicieli lokali lub na potrzeby wspólnoty mieszkaniowej nie podlegają obowiązkowi badań Urzędu Dozoru Technicznego.  Doprecyzowanie, że użytkowanie punktów ładowania zainstalowanych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych oraz wykorzystywanych na potrzeby poszczególnych właścicieli lokali lub na potrzeby wspólnoty mieszkaniowej, nie stanowi usługi ładowania.  Powyższe zagadnienia proponujemy uregulować w nowo dodanym art. 12 b. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zgodnie z przepisami punkty te nie podlegają badaniom UDT. |
|  | Art. 1 pkt 6 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. projektowanego art. 12a ust. 3  Wniosek, o którym mowa w ust. 1, rozpatruje się w terminie 30 dni od dnia jego złożenia. | 60 dni na rozpatrzenie wniosku jest okresem zdecydowanie za długim, który zniechęci potencjalnych użytkowników samochodów elektrycznych | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 6 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. projektowanego art. 12a ust. 7  Zapis nie wskazuje, że licznik zdalnego odczytu energii ma być zainstalowany na potrzeby opomiarowania energii pobieranej przez stację ładowania. W proponowanym brzmieniu zapis nie wskazuje również sposobu opomiarowania w przypadku, w którym wnioskodawca instaluje dwukierunkowy punkt ładowania.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  Jeżeli stanowisko postojowe, do którego prawo do wyłącznego korzystania posiada wnioskodawca, zostało wyposażone w punkt ładowania, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje liczniki zdalnego odczytu, o których mowa w art. 9c ust. 5b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997r.- Prawo energetyczne, w celu opomiarowania energii elektrycznej pobieranej przez punkt ładowania. | Zgodnie z uwagą. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art.1 pkt. 6 | Pracodawcy RP | Brak doprecyzowania | Wskazujemy, że o zmianie sposobu użytkowania części wspólnej decydują właściciele większością głosów a nie Zarząd. | Projekt zakłada, że udzielenie zgody na instalację i użytkowanie punktu ładowania będzie należeć do czynności zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy.  Ma to na celu usprawnienie procesu. |
|  | Art. 1 pkt 8)  Art. 29f ust. 1 | PKN Orlen S.A. |  | Przepis wymaga określenia np.  w rozporządzeniu delegowanym dokładnych wytycznych dotyczących kontroli UDT. | **Uwaga uwzględniona.**  Zostanie to uwzględnione w rozporządzeniu. |
|  | Art. 1 pkt 8 | Zarząd Morskiego Portu Gdynia | „Art. 29 d. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:  „szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji tankowania wodoru,” – wskazuje się na potrzebę rozpoczęcia prac nad Rozporządzeniem, ponieważ jego brak może wstrzymywać realizację projektów, w tym projektów pilotażowych i badawczo-rozwojowych w zakresie rozwoju technologii wodorowych |  | **Uwaga przyjęta do wiadomości**  Trwają prace nad rozporządzeniem. |
|  | Art. 1 pkt 8) | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Konieczność doprecyzowania zakresu wykonywanych działań | W przepisie wskazano dwa różne urzędy, które mają nie posiadają odpowiednio wyspecjalizowanych służb do realizacji zadań powierzonych w Projekcie. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt rozszerzony o właściwość TDT w zastosowaniach kolejowych. |
|  | Art. 1 p. 8 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | „Art. 29a. Stacje tankowania wodoru zapewniają:  1) bezpieczeństwo użytkowników;  2) bezpieczeństwo pożarowe;  3) dostęp dla osób niepełnosprawnych;  4) właściwy stan techniczny wykorzystywanej infrastruktury. | Artykuł 29a projektu przewiduje szczególnych reżim dla stacji tankowania wodoru nawiązując do Polskich Norm, w których obecnie brak takich uregulowań. Konieczność ich stworzenia może istotnie spowolnić proces zastosowania wodoru w transporcie. Wodór tak jak gaz ziemny jest gazem technicznym. Stacje tankowania wodorem oraz gazem ziemnym powinny podlegać tym samym wymogom dotyczących np. bezpieczeństwa, tak jak to ma miejsce w Europie. Nie ma żadnych przeszkód aby stacje tankowania wodoru podlegały takim samym normom jak stacje tankowania gazu ziemnego i taką zmianę postulujemy. Przepisy dotyczące stacji tankowania np. gazem ziemnym funkcjonują w naszym kraju od lat. Takie podejście ułatwiłoby i uprościło proces wdrażania wodoru w transporcie. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 8) | AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O. | Art. 29a. Stacje tankowania wodoru spełniają wymagania techniczne  i eksploatacyjne, **zgodnie ze specyfikacjami technicznymi specyfikacji ISO/TS 20100 oraz ISO 17268**, a także określone w Polskich Normach, zapewniające:   1. bezpieczeństwo użytkowników; 2. bezpieczeństwo pożarowe; 3. dostęp dla osób niepełnosprawnych;   właściwy stan techniczny wykorzystywanej infrastruktury | Proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie definicji w sposób odpowiadający przepisom Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Zgodnie z art. 5 ust. 2 Dyrektywy, Państwa członkowskie zapewniają, by publicznie dostępne punkty tankowania wodoru oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 2. Wspomniany załącznik w pkt 2.1 wskazuje z kolei, że punkty tankowania wodoru na wolnym powietrzu, w których wydawany jest wodór w stanie gazowym jako paliwo stosowane w pojazdach silnikowych, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi specyfikacji ISO/TS 20100 dotyczącej tankowania wodoru  w stanie gazowym. Ponadto załącznik II w pkt 2.4 wskazuje, iż złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania wodoru w stanie gazowym muszą być zgodne z normą ISO 17268 "Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem". | **Uwaga nieuwzględniona.**  Odwoływanie się w ustawie do norm ISO niezgodne z ZTP. Specyfikacje techniczne zostaną uwzględnione w rozporządzeniu. |
|  | Art. 1 pkt 8) | AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O. | Art. 29b. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji tankowania wodoru **należy** wystąpić z wnioskiem do Prezesa UDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji tankowania wodoru z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 29a oraz  w przepisach wydanych na podstawie art. 29d. | Zmiana postanowienia poprzez wprowadzenie obowiązku wystąpienia z wnioskiem do Prezesa UDT o opinię przyczyni się do tego, że stosowane urządzenia będą wysokiej jakości, co wpłynie m.in. na bezpieczeństwo ich użytkowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zmiana fakultatywności na obowiązek oznaczać będzie dodatkowe, zbędne obciążenie. |
|  | **Art. 1 pkt 8**  (dotyczy art. 29b, art. 29c) | **Konfederacja Lewiatan** | Konieczność doprecyzowania zakresu wykonywanych działań | W przepisie wskazano dwa różne urzędy, które mają nie posiadają odpowiednio wyspecjalizowanych służb do realizacji zadań powierzonych w Projekcie. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt rozszerzony o właściwość TDT w zastosowaniach kolejowych. |
|  | **Art. 1 pkt 8**  (dotyczy art. 29f ust. 2) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy następujące brzmienie art. 29f ust. 2:  *„2. W toku kontroli Prezes UDT dokonuje weryfikacji spełnienia warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17, art. 29 ust. 1 lub art. 29 d, w zakresie odpowiednim do informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników stacji ładowania lub punktu ładowania, stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego lub stacji gazu ziemnego lub stancji tankowania wodoru.”* | Celem uwagi jest uporządkowanie gramatyczne oraz znaczeniowe projektowanego przepisu. | **Uwaga uwzględniona.**  Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencje wnioskodawcy. |
|  | Art. 1 pkt 8) w odniesieniu do zaproponowanego brzmienia art. 29f | ENEA Operator Sp. z o.o. / ENEA S.A. | **Komentarz do zapisu:**  Art. 29f. 1. Prezes UDT kontroluje spełnianie wymagań technicznych stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru określonych odpowiednio w przepisach wydanych na podstawie art. 17, art. 29 ust. 1 lub art. 29d, w szczególności w przypadku:  1) powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru;  2) niespełnienia obowiązku, o który mowa w art. 42 ust. 2b.  2. W toku kontroli Prezes UDT dokonuje kontroli całokształtu zagadnień określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17, art. 29 ust. 1 lub art. 29 d, lub wybranych zagadnień, w zależności od zakresu informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru.  3. Ustalenia stanu faktycznego dokonuje się, w szczególności, na podstawie wyników badań technicznych, oględzin, zgromadzonej dokumentacji, w tym fotograficznej, pisemnych wyjaśnień i oświadczeń.  4. Ustalenia z kontroli dokumentuje się w protokole z kontroli.  5. Prezes UDT, w wyniku kontroli, wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji:  1) stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego - w przypadku stwierdzenia, że nie spełniają one wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17;  2) stacji gazu ziemnego - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1;  3) stacji tankowania wodoru - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29d.  6. Podstawę wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie wymierzenia administracyjnej kary pieniężnej może stanowić protokół z kontroli stwierdzający nieprawidłowości w zakresie wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 lub art. 29 ust. 1 lub art. 29d."; | Z uwagi na finansowe konsekwencje przeprowadzenia kontroli przez UDT niezwykle istotne jest sprecyzowanie sytuacji, w których Prezes UDT może przeprowadzić kontrolę. „Podejrzenie wystąpienia zagrożenia” nie jest bezpośrednią przesłanką i nie stanowi wystarczającego uzasadnienia dla OOSŁ w zakresie przeprowadzenia dodatkowej kontroli, której koszty ponosi OOSŁ.  **Proponuje się doprecyzowanie intencji Ustawodawcy w postaci przedstawienia w art. 29f ust. 1 pkt. 1) przesłanek obiektywnych do przeprowadzenia kontroli.** | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak możliwości określania zamkniętego katalogu przesłanek. |
|  | Art. 1 pkt 8) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Uwaga dotyczy dodanego art.29f określającego kompetencję Prezesa UDT do kontroli spełniania wymagań technicznych, w wyniku której może nastąpić wydanie decyzji o wstrzymaniu eksploatacji.  Proponujemy dodanie zasad kontroli, przynajmniej przez odesłanie do istniejących przepisów w tym zakresie np. poprzez dodanie w artykule 29f ust.7:  „Kontrolę przeprowadza się zgodnie z postanowieniami rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców.” | Z uwagi na brak bezpośredniego zastosowania przepisów ustawy o dozorze technicznym dla obowiązków wykonywanych wobec stacji ładowania brak będzie pełnej regulacji dotyczącej zasad kontroli.  Proponowany przepis nie określa precyzyjnie uprawnień kontrolnych, ale i tym samym granic tych uprawnień, nie przewiduje możliwości zgłaszania zastrzeżeń w trakcie kontroli, ani nie rozstrzyga o kosztach jakie będą musieli ponieść właściciele stacji w związku z takimi kontrolami. | **Uwaga nieuwzględniona.**  w związku z uwzględnieniem uwagi UDT. |
|  | Art. 1 pkt 8) | IGKM/MPK Kraków | Stacje tankowania wodoru spełniają wymagania techniczne  i eksploatacyjne, określone  w szczególności w Polskich Normach, zapewniające…  PROPOZYCJA: wykreślić | Większość wymagań określona jest  w przepisach europejskich, dlatego nie jest wskazane zawężanie wymagań do PN, z których większość ma charakter dobrowolny. | **Uwaga uwzględniona**  Usunięcie odniesienia do PN. |
|  | Art. 1 pkt 8) | IGKM/MPK Kraków | Przed przystąpieniem do budowy stacji tankowania wodoru można wystąpić  z wnioskiem do Prezesa UDT o opinię  w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji tankowania wodoru z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 29a oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29d. | UWAGA OGÓLNA:  Wskazane jest określenie wymagań dla mobilnych stacji tankowania wodoru. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Na tym etapie rozwoju rynku projektodawca przewiduje mobilne stacje tankowania tylko dla obiektów pływających, wobec których właściwy jest TDT. |
|  | Art. 1 pkt 8 | IGKM/MPK – Łódź | Jest: *„Art. 29e. Operator stacji tankowania wodoru:*   1. *odpowiada za stan techniczny i bezpieczną eksploatację stacji tankowania wodoru;* 2. *zapewnia przeprowadzenie badań technicznych stacji tankowania wodoru, o których mowa w art. 29c;* 3. *świadczy usługę tankowania wodoru.”*   Propozycja: *„Art. 29e. Operator stacji tankowania wodoru:*   1. *odpowiada za stan techniczny i bezpieczną eksploatację stacji tankowania wodoru;* 2. *zapewnia przeprowadzenie badań technicznych stacji tankowania wodoru, o których mowa w art. 29c;*   *świadczy usługę tankowania wodoru – nie dotyczy stacji tankowania wodoru wykorzystywanej wyłącznie do pojazdów transportu publicznego”* | Operatorzy transportu publicznego powinni mieć możliwość wybudowania stacji tankowania wodoru bez konieczności świadczenia usługę na zewnątrz. W takim przypadku stacja tankowania wodoru byłaby wewnętrzną stacją operatora. Przedstawiona propozycja nie wyklucza jednak możliwości świadczenia usługi tankowania wodoru, jeżeli będzie taka wola Operatora. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 8 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. projektowanego art. 29f | Przepis wymaga określenia np. w rozporządzeniu delegowanym dokładnych wytycznych dotyczących kontroli UDT. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W opinii projektodawcy wymagane przepisy nie wymagają rozszerzenia. |
|  | Art. 1 pkt 8 | Pracodawcy RP | Konieczność doprecyzowania zakresu wykonywanych działań | W przepisie wskazano dwa różne urzędy, które mają nie posiadają odpowiednio wyspecjalizowanych służb do realizacji zadań powierzonych w Projekcie. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt rozszerzony o właściwość TDT w określonych zastosowaniach, np. kolejowych. |
|  | Art. 1 pkt 11  (projektowany art. 32a)  oraz art. 22 pkt 1 | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Przepis art. 32a umożliwiający wyznaczanie pasów ruchu przeznaczonych w szczególności dla autobusów i pojazdów elektrycznych na autostradach i drogach ekspresowych znajdujących się w granicach miast powinien wejść w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia.  Propozycja:  usunąć w art. 22 pkt 1 | Nie ma uzasadnienia do odkładania wejścia w życie tego przepisu, z uwagi na fakt, że w granicach miast istnieją już drogi ekspresowe i autostrady po których możliwe jest wyznaczenie pasów ruchu dla autobusów. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepis został usunięty z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 11) | **PGNiG S.A.** | Zmiana brzmienia art. 1 pkt 11 Projektu:  „*Art. 32a.1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na pisemny wniosek jednostki samorządu terytorialnego właściwej ze względu na lokalizację drogi, podejmuje działania mające na celu wyznaczenie pasów ruchu przeznaczonych w szczególności dla autobusów w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, pojazdów elektrycznych* ***lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym*** *na autostradach i drogach ekspresowych znajdujących się w granicach miast, w miejscach występowania stałych utrudnień w ruchu drogowym  w godzinach szczytu komunikacyjnego.*”. | Wprowadzenie proponowanego rozwiązania stanowiłoby istotny bodziec dla rozwoju pojazdów napędzanych gazem ziemnym. PGNiG S.A. nie jest znane uzasadnienie, zgodnie z którym pojazdy napędzane gazem ziemnym nie mogłyby skorzystać z przewidzianego  w projektowanym art. 32a rozwiązania. W konsekwencji, w celu równego wsparcia wszystkich pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, zasadne jest rozszerzenie zakresu podmiotowego przedmiotowego postanowienia. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepis został usunięty z projektu. |
|  | Art. 1 pkt 11 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Wprawdzie zapis na temat poszerzenia możliwości tworzenia buspasów pojawia się w wątku dotyczący roli GDDKiA, to ciekawym rozwiązaniem mogłoby być zobligowanie samorządów do wytyczania buspasów na drogach o co najmniej dwóch (trzech?) pasach w każdą stronę gdy częstotliwość kursowania autobusów jest wyższa niż x autobusów na godzinę. | Jednym z głównych problemów transportu zbiorowego w dużych miastach jest jego szybkość i punktualność. Autobusy stają w tych samych korkach co samochody, przez co stają się mniej atrakcyjne dla mieszkańców miast. Wytyczanie buspasów rozwiązuje ten problem, ale często stanowi decyzję trudną do podjęcia dla samorządów. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepis został usunięty z projektu. |
|  | art. 1 pkt 11 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym, na autostradach i drogach ekspresowych nie przewiduje się możliwości tworzenia odrębnych pasów ruchu dla autobusów (a w konsekwencji także dla pojazdów elektrycznych). Z tego względu proponowane zapisy nie mogą mieć zastosowania.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  art. 32a - wykreślony |  | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został usunięty z projektu. |
|  | Art. 1 pkt. 12 | Gmina Miasta Gdańska | Wnosi się o rozstrzenie definicji pojazdu elektrycznego, tak aby obejmowała ona również rowery wspomagane elektrycznie, hulajnogi elektryczne oraz tramwaje, a nie tylko pojazdy samochodowe w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. | Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych obliguje miasta do osiągnięcia określonego udziału autobusów zeroemisyjnych w ruchu. Tracą na tym miasta, takie jak Gdańsk, które od lat inwestują w rozwój komunikacji tramwajowej, czyniąc z niej podstawę systemu transportu publicznego. Tramwaje z definicji są zeroemisyjne. Dlatego w toku procedowanej nowelizacji przepisów wnosimy o uznanie tramwajów za pojazdy zereomisyjne. Tym bardziej, że celem ustawy jest „wzrost neutralności klimatycznej transportu oraz poprawa ekologiczności sektora transportu”, a w pierwszej kolejności jako paliwo alternatywne wymieniono energię elektryczną.  W myśl ustawy od 2021 r. co najmniej 5% floty autobusowej powinny stanowić pojazdy zeroemisyjne. Definicję tę spełniają też trolejbusy. Jednak przepisy pomijają tramwaje, które znacząco podnoszą bilans zeroemisyjnych pojazdów komunikacji publicznej. Ich zaletą jest też wysoka zdolność przewozowa oraz w związku z poruszaniem się po szynach oraz niepodleganie kongestii. Rozbudowa sieci i zakup nowych tramwajów wypełniają jeden z głównych celów ustawy – nie tylko wpływają na zwiększenie liczby pasażerów, ale też pozwalają na zmniejszenie liczby autobusów o napędzie konwencjonalnym potrzebnych do obsługi danego obszaru miasta.  W efekcie pominięcia tramwajów, jako pojazdów zeroemisyjnych, duże ośrodki miejskie mogą mieć trudności w osiągnięciu wskaźników autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów.  Także rowery ze wspomaganiem elektrycznym mogą pomóc w rozwiązaniu wielu wyzwań, przed którymi stoją polskie miejscowości. Rowery ze wspomaganiem elektrycznym charakteryzują się zaletami zwykłych rowerów:  - są pojazdami ekologicznymi,  - nie generują hałasu,  - zajmują mało przestrzeni,  - przyczyniają się do zmniejszenia natężenia ruchu zmotoryzowanego i wzrostu bezpieczeństwa drogowego,  - generują niższe niż samochody koszty związane z zapewnieniem dedykowanej im infrastruktury.  Jednocześnie, poprzez wspomaganie energią elektryczną, mogą stanowić atrakcyjną alternatywą dla grup wykluczonych z innych aktywności fizycznych i przyczynkiem do aktywizacji, np. seniorów. Rowery, także te wspomagane elektrycznie przyczyniają się do rozwiązywania problemu otyłości i braku aktywności w społeczeństwie. Nie można tego powiedzieć o pojazdach samochodowych.  Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r., art. 2:  47) rower – pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.  Rower wspomagany elektrycznie wymaga od użytkownika zaangażowania fizycznego i w przypadku codziennego dojazdu np. do pracy lub szkoły zapewnia niezbędną dzienną dawkę ruchu.  Legislacje w obszarze elektromobilności, uchwalone w innych krajach Unii Europejskiej, np. we Francji, przewidują możliwość dofinansowania do zakupu rowerów ze wspomaganiem elektrycznym. We wspomaganie takie wyposażone mogą być zarówno rowery zwykłe jak i transportowe typu cargo. Umożliwienie zakupu roweru ze wspomaganiem elektrycznym mogłoby przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności tego pojazdu względem innych. Rowery cargo realizują część potrzeb mieszkańców np. dowożenie dzieci do placówek edukacyjnych czy robienie większych zakupów. Dodatkowo dają szerokie możliwości zapewnienia logistyki miejskiej w tym m.in. ostatniej mili.  Wzmożony ruch motoryzacyjny w miastach stanowi coraz większy problem organizacyjny i społeczny. Jednym ze sposobów na jego rozwiązanie jest mikromobilność, czyli pojazdy pozwalające na sprawne przemieszczanie się po zatłoczonych aglomeracjach miejskich. Poza rowerami należą do nich także hulajnogi, także te elektryczne. Jednak ich status prawny jest wciąż nieuregulowany. Nie mniej jednak, hulajnogom elektrycznym bliżej jest to roweru lub skutera aniżeli do pieszego i dlatego warto traktować je jako pojazdy oraz uwzględnić jako takie w ramach projektowanych zmian.  Z uwagi na intencję i cel ustawy o elektromobilności uzasadnionym wydaje się uwzględnienie w jej zapisach rowerów ze wspomaganiem elektrycznym, tramwajów oraz hulajnóg elektrycznych. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Została dodana definicja roweru elektrycznego jednak nie będzie ona rozszerzeniem definicji pojazdu elektrycznego.  **Odnośnie kwestii dot. Tramwajów uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Proponujemy dodanie w art. 37 ust 6 o następującym brzmieniu:  Art. 37  6. W AKK istnieje możliwość uwzględnienia korzyści z nowopowstających linii tramwajowych, których utworzenie skutkować będzie wycofaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej trasie |
|  | Art. 1 pkt 14 | Urząd Miasta Częstochowy | art. 35 ust. 3 propozycja nowego brzmienia:  ,,3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość jest niższa od kwoty, o której mowa w art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych." | Art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień    publicznych (Pzp) stanowi:  "Przepisy ustawy stosuje się do udzielania zamówień klasycznych oraz organizowania konkursów, których wartość jest równa lub przekracza kwotę 130 000 złotych, przez zamawiających publicznych".  Zgodnie z działem III rozdziałem IV Pzp w zamówieniach krajowych, a więc których wartość jest równa lub przekracza kwotę 130 000 złotych, a jest niższa od progów unijnych nie występują tryby przetargowe. W związku z tym wyrażenie "nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego" zamieszczone w ww. art. 35 ust. 3 jest nieprecyzyjne | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Przepis otrzymał brzmienie zgłoszone przez Urząd Zamówień Publicznych:  „3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych” |
|  | Art.1 pkt 14  (zgłoszona również do pkt. 20) | Prezydent Miasta Bydgoszczy | W projekcie ustawy zapisano:  „art. 35 ust 3 otrzymuje brzmienie:  ,,3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego."  „w art. 68 w ust 3 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:  ,,Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego."  Art. 2 ust. 1 pkt 1 nowego prawa zamówień  brzmi: Przepisy ustawy stosuje się do udzielania: 1) zamówień klasycznych oraz organizowania konkursów, których wartość jest równa lub przekracza kwotę 130 000 złotych, przez zamawiających publicznych; Tak więc zamiast **„przeprowadzenia postępowania przetargowego” lepiej byłoby napisać: „stosowania przepisów ustawy”**, nie chodzi bowiem tylko o przetargi, sformułowanie to używane jest potocznie do wszystkich trybów regulowanych ustawą prawo zamówień.  **Proponujemy jednak zmianę ww. zapisów na:**  „Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość **nie przekracza kwoty 130 000 złotych.”** | Doprecyzowanie zapisów.  **Wpisanie kwoty 130 000 zł** ma na celu uniknięcie trudności interpretacyjnych, które mogłyby pojawić się, gdyby zastosowano konkretne odniesienie się do ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych. Zlecanie zadań publicznych (również tych przekraczających wartość 130 000 zł) przez jednostki samorządu terytorialnego może odbywać się, bowiem nie tylko na podstawie ustawy PZP, ale również na zasadach ogólnych prawa cywilnego lub w trybie przewidzianym m.in. w:   * ustawie o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie * ustawie o partnerstwie publiczno – prywatnym * ustawie o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi * ustawie o gospodarce komunalnej * ustawie o finansach publicznych * ustawie o systemie oświaty * ustawie o pomocy społecznej * ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy * ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych * ustawie o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej * ustawie o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi   ustawie o sporcie | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Przepis otrzymał brzmienie zgłoszone przez Urząd Zamówień Publicznych:  „3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych” |
|  | Art. 1 pkt 14) | Miasto Poznań | JEST:  „3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego.”  PROPOZYCJA:  „3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość **nie przekracza kwoty 130 000 złotych oraz** **w przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b.”** | **Wpisanie kwoty 130 000 zł**  ma na celu uniknięcie trudności interpretacyjnych, które mogłyby pojawić się, gdyby zastosowano konkretne odniesienie się do ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych. Zlecanie zadań publicznych (również tych przekraczających wartość 130 000 zł) przez jednostki samorządu terytorialnego może odbywać się bowiem nie tylko na podstawie ustawy PZP, ale również na zasadach ogólnych prawa cywilnego lub w trybie przewidzianym m.in. w:   * ustawie o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie * ustawie o partnerstwie publiczno – prywatnym * ustawie o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi * ustawie o gospodarce komunalnej * ustawie o finansach publicznych * ustawie o systemie oświaty * ustawie o pomocy społecznej * ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy * ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych * ustawie o organizowaniu  i prowadzeniu działalności kulturalnej * ustawie o wychowaniu  w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi * ustawie o sporcie   Ponadto zwracamy uwagę, że  w nomenklaturze ustawy z dnia z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2019 ze zm.), zwanej dalej ustawą Prawo zamówień publicznych nie występuje pojęcie „*postępowanie przetargowe*”.  W zawartych definicjach, w art. 7 pkt 25 ustawy Prawo zamówień publicznych zawarte jest pojęcie „udzielenia zamówienia”: „*Ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o udzieleniu zamówienia (…) – należy przez to rozumieć zawarcie umowy w sprawie zamówienia publicznego”.*  Nowa ustawa Prawo zamówień publicznych przewiduje prowadzenie procedury o udzielenie zamówienia publicznego poniżej progów unijnych m.in. w trybie podstawowym,  a zamówień o wartości równej lub przekraczającej progi unijne m.in. w trybie przetargu nieograniczonego/ograniczonego. Obowiązkowi stosowania ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 317 ze zm.), zgodnie z dodanym pkt 30 w art. 2 ustawy, poddani zostali zamawiający publiczny i zamawiający sektorowy – dodany pkt 30 w art. 2 ustawy*: zamawiający – zamawiający publiczny i zamawiający sektorowy, w rozumieniu art. 4 i art. 5 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2019 oraz z 2020 r. poz. 288, 1492 i 1517).*”.  Wobec powyższego, gdyby chciano jednak zachować pierwotne brzmienie przepisu, pojęcie „*postępowanie przetargowe*”, należałoby zastąpić wyrażeniem „*postępowanie  o udzielenie zamówienia*” lub wyrażeniem „*postępowanie  o udzielenie zamówienia klasycznego lub postępowanie o udzielenie zamówienia sektorowego*”.  Jednakże, biorąc pod uwagę obecne brzmienie art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (tj. *„Przepisy ustawy stosuje się do udzielania zamówień klasycznych oraz organizowania konkursów, których wartość jest równa lub przekracza kwotę 130 000 złotych, przez zamawiających publicznych”)* pojawia się pytanie czy w związku z odwołaniem się do ww. art., który jest stosowany przez zamawiających publicznych, zamawiający sektorowy nie podlega wyłączeniu ze stosowania ustawy  o elektromobilności ze względu na kwotę, która jest równa lub przekracza 130 000 złotych?  Uważamy zatem, że ujęcie prostego odniesienia do kwoty 130 000 zł będzie znacznie łatwiejsze w interpretacji  i realizacji przepisów.  **Zastosowanie wyłączenia zamówień,  o których mowa w art. 68b** ma na celu uniknięcie trudności interpretacyjnych i realizacyjnych np. w momencie, gdy jednostka samorządu terytorialnego ogłosi przetarg określony kodem CPV 60140000-1. Przy obecnym brzemieniu przepisów Wykonawca/ Kontrahent musiałby posiadać w swojej flocie:   * 10%, a następnie 20% (zgodnie  z wcześniejszymi propozycjami) lub 30% pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym (spełnienie postanowień art. 68 ust. 3 i art. 35 ust. 2 pkt 2) * 22% samochodów hybrydowych lub napędzanych gazem ziemnym, a następnie 22% pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem kat. M1, M2 i N1 (spełnienie postanowień art. 68g pkt 1 oraz art. 68a ust. 1 pkt 1) * 7%, a następnie 9% pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi kat. N2 i N3 (spełnienie postanowień art. 68g pkt 2 oraz art. 68a ust. 1 pkt 2)   Jak widać na powyższym przykładzie – powstaje chaos w związku  z koniecznością stosowania poszczególnych artykułów (np. gdyby Wykonawca/ Kontrahent w 2023 roku zgodnie z art. 68g pkt 1 posiadał  w swojej flocie 22% pojazdów kat. M2 **tylko** hybrydowych, to nie spełniłby tym samym postanowień art. 68 ust. 3 w związku z art. 35 ust. 2 pkt 2). Podobna sytuacja występowałaby po 2025 roku, czyli gdyby Wykonawca/ Kontrahent, zgodnie z art. 35 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 86 pkt 3 posiadał  w swojej flocie 20% (zgodnie  z wcześniejszymi propozycjami) lub 30% pojazdów **tylko** napędzanych gazem ziemnym, to nie spełniłby tym samym postanowień art. 68a ust. 1 pkt 1).  Dopisanie zaproponowanego wyłączenia art. 68b znacząco ułatwi interpretację i późniejszą realizację niniejszych przepisów. | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Przepis otrzymał brzmienie zgłoszone przez Urząd Zamówień Publicznych:  „3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych”  **Uwaga nieuwzględniona** w zakresie dodania ,,októrych mowa w art. 68b.”  Wymagania sformułowane w art. 68b są konieczne dla implementacji dyrektywy 2019/1161 i tym samym nie można od nich odstąpić. |
|  | Art. 1 pkt 14 Projektu | Wydział Strategii Urzędu Miasta Gdyni | Zastosowanie przepisu odwołującego się tylko do ustawy Prawo zamówień publicznych ogranicza możliwości przeprowadzania postepowania w oparciu o inne ustawy stasowane przez jst.  Art. 35 ust 3 otrzymuje brzmienie:  ,,3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość **nie przekracza kwoty 130 000 złotych oraz w przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b;”**  W Art. 68. 3. dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:  ,,Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość **nie przekracza kwoty 130 000 złotych oraz w przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b;**" | **Użycie kwoty 130 000 zł:**  Proponowane w projekcie odwołanie się tylko do przeprowadzania przetargów na podstawie Prawa zamówień publicznych wprowadza kolejne wątpliwości interpretacji, ponieważ przepisy ustawy stosuje się również do udzielania: 1) zamówień klasycznych oraz organizowania konkursów, których wartość jest równa lub przekracza kwotę 130 000 złotych, przez zamawiających publicznych.  Ponadto jst. przeprowadzą postepowania również na zasadach ogólnych prawa cywilnego lub w trybie przewidzianym m.in. w:   * ustawie o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie * ustawie o partnerstwie publiczno – prywatnym * ustawie o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi * ustawie o gospodarce komunalnej * ustawie o finansach publicznych * ustawie o systemie oświaty * ustawie o pomocy społecznej * ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy * ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych * ustawie o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej * ustawie o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi * ustawie o sporcie   **Zastosowanie wyłączenia zamówień, o których mowa w art. 68b:**  Celem wyłączenia jest uniknięcie trudności interpretacyjnych i realizacyjnych np. w momencie, gdy jednostka samorządu terytorialnego ogłosi przetarg określony kodem CPV 60140000-1 (nieregularny transport osób). Przy obecnym brzemieniu przepisów Wykonawca musiałby posiadać w swojej flocie:  - 10%, a następnie 30% pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym (spełnienie postanowień art. 68 ust. 3 i art. 35 ust. 2 pkt 2)  - 22% samochodów hybrydowych lub napędzanych gazem ziemnym, a następnie 22% pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem kat. M1, M2 i N1 (spełnienie postanowień art. 68g pkt 1 oraz art. 68a ust. 1 pkt 1)  - 7%, a następnie 9% pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi kat. N2 i N3 (spełnienie postanowień art. 68g pkt 2 oraz art. 68a ust. 1 pkt 2)  Jak widać na powyższym przykładzie – powstaje chaos w związku z koniecznością stosowania poszczególnych artykułów (np. gdyby Wykonawca w 2023 roku zgodnie z art. 68g pkt 1 posiadał w swojej flocie 22% pojazdów kat. M2 tylko hybrydowych, to nie spełniłby tym samym postanowień art. 68 ust. 3 w związku z art. 35 ust. 2 pkt 2). Podobna sytuacja występowałaby po 2025 roku, czyli gdyby Wykonawca/ Kontrahent, zgodnie z art. 35 ust. 2 pkt 2 posiadał w swojej flocie 30% pojazdów tylko napędzanych gazem ziemnym, to nie spełniłby tym samym postanowień art. 68a ust. 1 pkt 1). Dopisanie zaproponowanego wyłączenia znacząco ułatwi interpretację i późniejszą realizację niniejszych przepisów. | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Przepis otrzymał brzmienie zgłoszone przez Urząd Zamówień Publicznych:  „3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych”  **Uwaga nieuwzględniona** w zakresie dodania ,,októrych mowa w art. 68b.”  Wymagania sformułowane w art. 68b są konieczne dla implementacji dyrektywy 2019/1161 i tym samym nie można od nich odstąpić. |
|  | Art. 1 pkt. 14 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Zmiana odniesienia do art. Ustawy Prawo Zamówień Publicznych | W ustawie PZP nie widnieje art. 2 ust. 1 pkt. 1. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Podany w projekcie przepis jest prawidłowy. |
|  | Art. 14 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Zmiana odniesienia do art. Ustawy Prawo Zamówień Publicznych | W ustawie PZP nie widnieje art. 2 ust. 1 pkt. 1. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Podany w projekcie przepis jest prawidłowy. |
|  | Art. 1 pkt. 14 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | 14) art. 35 ust 3 otrzymuje brzmienie:  ,,3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się także do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego."; | Wprowadzenie wyłączeń powoduje ograniczenia w popularyzacji i wprowadzaniu elektromobilności. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Propozycja jest sprzeczna z PZP. |
|  | 1. **Art. 1 pkt 15 lit. a projektu –** zmiana w art.37 - zwolnienie z obowiązku wykonania AKK | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | Wprowadzony ustęp 1a nie określa precyzyjnie okresu do którego ma się odnosić zwolnienie jst. Czy „dany okres” to okres analizy, czy ten następujący po nim, kiedy progi ulegną zwiększeniu? W uzasadnieniu jest mowa o okresie następnym, a więc w tym kierunku powinien zostać doprecyzowany ustęp. | Brak doprecyzowania zapisu będzie wymuszał na jst kierowanie zapytań do Ministerstwa Klimatu o interpretację wprowadzonego przepisu. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | 1. **Art. 1 pkt 15 lit. a projektu –** zmiana w art.37 - zwolnienie z obowiązku wykonania AKK | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | Wprowadzony ustęp 1a nie określa precyzyjnie okresu do którego ma się odnosić zwolnienie jst. Czy „dany okres” to okres analizy, czy ten następujący po nim, kiedy progi ulegną zwiększeniu? W uzasadnieniu jest mowa o okresie następnym, a więc w tym kierunku powinien zostać doprecyzowany ustęp. | Brak doprecyzowania zapisu będzie wymuszał na jst kierowanie zapytań do Ministerstwa Klimatu o interpretację wprowadzonego przepisu. | **Uwaga uwzględniona** |
|  | Art. 39 ust. 1a | MZDiT Częstochowa | W gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe, a powierzchnia tej strefy musi stanowić co najmniej 0,1 km2 na każde rozpoczęte 10 tys. populacji mieszkańców danego miasta i obejmować co najmniej 500 mb dróg publicznych dowolnej kategorii na każde rozpoczęte 10 tys. populacji mieszkańców danego miasta. | Obecny zapis pozwala wprowadzać strefy czystego transportu zredukowane do absolutnego minimum, jeśli władzom JST będą one nie na rękę. Warto pomyśleć więc o określeniu ich minimalnych parametrów i jednocześnie zachować efekt skali, uzależniając wielkość strefy od populacji miasta. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt. 16 | Osoba fizyczna | Do listy pojazdów uprawnionych do wjazdu należy dodać pojazdy hybrydowe: a) elektryczne,  b) hybrydowe  c) napędzane wodorem,  d) napędzane gazem ziemnym,  e) napędzane gazem płynnym LPG,  f) autobusy zeroemisyjne | Pojazdy hybrydowe (ładowalne) zwykle nie korzystają z napędu spalinowego w czasie jazdy miejskiej – mają na tyle duży zasięg elektryczny, że przy prędkościach miejskich wystarcza on na cały dzień po nocnym ładowaniu. Jest co prawda możliwa rzadka sytuacja, że tego zasięgu zabraknie i wystąpi konieczność użycia silnika benzynowego, ale pojazdy z LPG też zużywają benzynę przez jakiś czas po uruchomieniu. Dodatkowo pojazd z LPG emituje przez cały czas jazdy, wprawdzie dużo mniej niż benzynowy, ale hybrydowe (ładowalne) w czasie pracy elektrycznej nie emitują wcale. Średnio więc (uwzględniając wyjątkowe sytuacje z koniecznością użycia silnika spalinowego) pojazdy hybrydowe emitują znacznie mniej niż pojazdy z LPG. W celu uniknięcia nadużyć przez producentów warto by wprowadzić minimalny zasięg elektryczny pojazdów hybrydowych uprawniający do wjazdu do stref – np. 40km. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | art. 1 p. 16 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym spełniające najnowszą normę Euro,  d) autobusy zeroemisyjne,  e) hybrydowe spełniające najnowsza normę Euro  - z zastrzeżeniem ust. 2.",  Lub  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym spełniające najnowszą normę Euro,  d) napędzane gazem płynnym LPG spełniające najnowszą normę Euro,  e) autobusy zeroemisyjne,  f) hybrydowe spełniające najnowszą normę Euro  - z zastrzeżeniem ust. 2.", | Mając na uwadze, że pojazd zasilany gazem płynnym nie jest uznawany za pojazd zasilany paliwem alternatywnym w rozumieniu art. 2 pkt 17 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. U. UE. L. z 2007 r. Nr 171, str. 1 z późn. zm.) uprzejmie prosimy o ponowne przeanalizowanie wprowadzenia uprawnienia wjazdu do strefy czystego transportu dla pojazdów napędzanych gazem płynnym LPG. Tym bardziej, że w uzasadnieniu do projektu ustawy zostało uznane, że LPG jest paliwem pozyskiwanym w procesie rafinacji ropy naftowej, zatem nie jest to także paliwo które jest paliwem odnawialnym, tak jak ma to miejsce np. w przypadku biogazu ziemnego, który istotnie przyczynia się w ten sposób do obniżenia emisji CO2 mierzonego od produkcji do jego spalenia (well to wheel). Ewentualnie to paliwo mogłoby w naszej opinii pozostać w katalogu paliw dających uprawnienie wjazdu do strefy niskoemisyjnego transportu, pod warunkiem wprowadzenia zaproponowanych przez nas zmian uszczelniających, zapewniających że do strefy wjeżdżają pojazdy poruszające się tylko na tym paliwie i są to pojazdy spełniające najnowszą normę Euro.  Dodatkowo mając na uwadze, że zaproponowaliście Państwo poszerzenie listy pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy o pojazdy zasilane LPG, uważamy że lista tych pojazdów powinna być także poszerzona o pojazdy hybrydowe w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Hybrydy plug-in są zaliczane do grona pojazdów zelektryfikowanych i posiadają bardzo dobre parametry emisyjne. Wyniki badań homologacyjnych uwzgledniających także badanie w realnych warunkach jazdy – RDE, wskazują że pojazdy te emitują znacznie mniej CO2, a także innych substancji badanych w ramach normy Euro niż pojazdy gazowe. W związku z powyższym powinny być dopuszczone do wjazdu do strefy pojazdy hybrydowe spełniające najnowszą normę Euro.  Jednocześnie ze względów wskazanych powyżej, nieograniczony wjazd do stref powinien być tylko dopuszczalny dla pojazdów spełniających najnowszą normę Euro, gdyż pojazd gazowy o normie 4/IV czy 5/V emituje więcej substancji szkodliwych niż pojazd benzynowy czy diesla spełniający najnowszą obecnie normę Euro 6/VI. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 p. 16 | Gmina Miasta Gdańska | Zmiana treści ust. polegająca na usunięciu zapisu o wyznaczaniu Stref Czystego Transportu w obszarach charakteryzujących się zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją budynków użyteczności publicznej jest zmiana racjonalną. | W ramach zabudowy śródmiejskiej Gdańsk wyznaczył Strefę Ograniczonego Dostępu, która jest sukcesywnie rozszerzana. Nie mniej jednak ewentualne wyznaczenie SCT w Gdańsku w przyszłości mogłoby mieć większą zasadność w innych dzielnicach niekoniecznie charakteryzujących się zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją budynków użyteczności publicznej. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) oraz Art. 1 pkt 21) | Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi | Wykreślenie w całości obecnej propozycji zawartej w art. 1 pkt 16 oraz wykreślenie z art. 1 pkt 21 propozycji dodania art. 68i oraz zastąpienie art. 1 pkt 16 następującym brzmieniem:  „*16) uchyla się art. 39 oraz art. 40;*  *16a) przed Rozdziałem 4 wprowadza się Rozdział 3a w brzmieniu:*  *Rozdział 3a*  *Strefy czystego transportu*  *Art. 40a. 1. W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi i środowisko emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego, na obszarze obejmującym drogi publiczne można ustanowić strefę czystego transportu. Strefa czystego transportu może zostać ustanowiona  w granicach administracyjnych gminy, obejmując wszystkie drogi publiczne na jej terenie za wyjątkiem autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, o której mowa w art. 4 pkt 26 ustawy z dnia 21 marca 1985 r.  o drogach publicznych.*  *2. Strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.*  *3. Uchwała stanowi akt prawa miejscowego.*  *4. Uchwała, o której mowa w ust. 2, określa:*   1. *granice obszaru strefy czystego transportu;* 2. *klasę strefy czystego transportu, o których mowa  w art 40b ust.1;* 3. *harmonogram wprowadzania kolejnych klas strefy, obejmujący okres nie krótszy niż 8 lat, przy zachowaniu co najmniej 18-miesięcznego okresu, jaki musi upłynąć pomiędzy zmianą klasy;* 4. *sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu;* 5. *dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy.*   *5. Uchwała, o której mowa w ust. 2, może ustanawiać na obszarze gminy więcej niż jedną strefę czystego transportu.*  *6. Ustanowienie strefy czystego transportu jest możliwe, na mocy zawartego pisemnego porozumienia, również na obszarze:*   1. *dwóch lub więcej sąsiadujących gmin* 2. *związku gmin,* 3. *aglomeracji,* 4. *związku metropolitalnego* 5. *gmin współpracujących  w zakresie wspólnej realizacji zadań wynikających  z obowiązku organizacji transportu publicznego.*   *7. Granice obszaru strefy czystego transportu oznacza się znakami drogowymi.*  *8. Ustanowienie stref czystego transportu jest obowiązkowe  w przypadku w przypadku wystąpienia jednej z poniższych okoliczności:*   1. *na obszarze gminy  w poprzedzającym roku kalendarzowym przekroczona została dopuszczalna częstość przekraczania poziomu dopuszczalnego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 90 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska dla przynajmniej jednego  z następujących zanieczyszczeń:*     * 1. *dwutlenek siarki,*      2. *dwutlenek azotu,*      3. *pył zawieszony PM10, lub* 2. *na obszarze gminy  w poprzedzającym roku kalendarzowym przekroczony został poziom dopuszczalny w powietrzu pyłu zawieszonego PM 2,5 w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 86 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska* 3. *gmina znajduje się w strefie, wyznaczonej zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, dla której wymagane jest opracowanie programu ochrony powietrza;* 4. *w gminie wprowadzono opłatę miejscową lub opłatę uzdrowiskową w rozumieniu art. 17 2 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach  i opłatach lokalnych.*   *9. W przypadku o którym mowa w ust. 8, uchwała powołująca strefę czystego transportu podejmowana jest nie później niż 12 miesięcy od daty wejścia w życia niniejszej ustawy lub od daty końca roku kalendarzowego w którym wystąpiła jedna z okoliczności o których mowa w ust. 8.*  *Art. 40b. 1. Stefy czystego transportu dzieli się na pięć klas, w ramach których dopuszcza się ruch pojazdów spełniających kryteria określone dla danej klasy, odrębnie dla silników  z zapłonem iskrowym, w tym zasilanych gazem ziemnym oraz LPG, oraz dla silników z zapłonem samoczynnym, zgodnie z klasyfikacją zawartą  w załączniku 1 do ustawy.*  *2. Ograniczenia obowiązujące w strefie niskoemisyjnego transportu mają zastosowanie do:*   1. *pojazdów osobowych  i mikrobusów (kategoria M1 oraz M2),* 2. *lekkich pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony (kategoria N1),* 3. *pojazdów ciężarowych  o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5t oraz autobusów (kategoria M3, N2 oraz N3),* 4. *pojazdów dwukołowych, trójkołowych i niektórych pojazdów czterokołowych (kategoria L).*   *Ograniczenia mają charakter stały, obowiązują przez całą dobę we wszystkie dni tygodnia, w tym w dni ustawowo wolne od pracy i święta.*  *3. Od ograniczeń obowiązujących  w poszczególnych klasach stref czystego transportu, o których mowa w ust. 2, są zwolnione:*  *a) pojazdy:*   1. *Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania  i Ratownictwa oraz służb ratowniczych,* 2. *Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,* 3. *urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym  i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich,* 4. *dostosowane do użytkowania przez osoby niepełnosprawne,*   *b) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego.*  *4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić poruszanie się po niej, w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia jej funkcjonowania pojazdów nie spełniających kryteriów ograniczeń, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy danej strefy czystego transportu.*  *5. Z uwagi na znaczące oddziaływanie kryteriów na zakres mobilności mieszkańców i konieczność zapewnienia okresu dostosowawczego, wejście w życie ograniczeń określonych w uchwale następuje po upływie 18 miesięcy od dnia jej podjęcia.*  *Art. 40c. 1. Pojazd uznaje się za uprawniony do wjazdu do danej klasy strefy niskoemisyjnego transportu, jeżeli posiada on widoczne oznakowanie umożliwiające identyfikację posiadania takich uprawnień.*  *2. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 11, jest nalepka wydawana przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, umieszczana na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu po lewej stronie.*  *3. Za wydanie nalepki, o której mowa  w ust. 2, diagnosta pobiera opłatę.*  *4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:*   1. *wzór oznakowania pojazdu umożliwiającego wjazd do poszczególnych strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej  i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu;* 2. *wysokość opłaty za wydanie oznakowania, o którym mowa w ust. 2, mając na uwadze szacunkowy koszt wytworzenia tego oznakowania oraz wydawania go posiadaczom pojazdów.”* | Według najnowszego raportu Europejskiej Agencji Środowiska stan powietrza w Polsce nadal pozostaje krytyczny. Wobec powyższego, mając na uwadze art. 23 Dyrektywy CAFE, która zobowiązauje państwa członkowskie do wprowadzenia odpowiednich środków w możliwie najkrótszym czasie, propozycja objęcia obowiązkiem ustanowienia strefy czystego transportu na terenie miasta od roku 2030 nie realizuje celów tej Dyrektywy. Wprowadzenie 10 letniego terminu nie znajduje w ocenie Fundacji uzasadnienia.  Jednoczesnie należy zwrócić uwagę, na powiązanie przepisów ustawy z całym systemem ochrony powietrza w Polsce. Przyjęte w 2020 r. Programy Ochrony Powietrza oraz Plany Działań Krótkoterminowych w ogóle bądź w ograniczonym stopniu przewidują środki mające na celu ograniczenie zanieczyszczenia powietrza  z transportu. W niektórych z tych dokumentów zaplanowano analizy skuteczności stref czystego transportu, co świadczy o tym, że problem traktowany jest jako marginalny. Dlatego też niezbędna jest pilna interwencja legislatora wprowadzająca przepisy, które odniosą szybki efekt poprawy jakości powietrza.  Strefy niskiej emisji (ang. Low Emission Zone, niem. Umweltzone) w ciągu ostatnich 10 lat stały się częścią codzienności dla mieszkańców zachodnioeuropejskich miast.  W Europie ustanowiono już ponad 250 tego typu stref. Od ponad dwóch lat przepisy wprowadzające możliwość tworzenia stref czystego transportu do polskiego prawodawstwa oraz określające zasady ich funkcjonowania mamy także w Polsce.  Krajowe rozwiązanie oficjalnie zostało zaprojektowane jako mechanizm służący zapobieganiu negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko emisji zanieczyszczeń  z transportu (art. 39 ust. 1 ustawy  o elektromobilności i paliwach alternatywnych), choć zapewne ustawodawcy zależało również na wykreowaniu zapotrzebowania na pojazdy elektryczne. Jednak bardzo rygorystyczne postanowienia dotyczące zarówno tego, gdzie można tworzyć strefy, jak też kryteriów odnośnie pojazdów mogących się  w nich poruszać spowodowały, że obecnie żadna taka strefa nie funkcjonuje, a jedyna, która powstała - na obszarze krakowskiej dzielnicy Kazimierz - szybko została zlikwidowana.  Główną przyczyną, dla której obowiązująca regulacja o strefach czystego transportu nie przyniosła oczekiwanych rezultatów, jest zbyt restrykcyjne sformułowanie kryteriów dla pojazdów mogących poruszać się w obszarze strefy. Biorąc pod uwagę bardzo wczesny etap rozwoju elektromobilności w Polsce (zarówno pod względem liczby pojazdów elektrycznych, jak też liczby punktów ładowania), zastosowanie tych kryteriów w praktyce oznacza niemal całkowitą eliminację ruchu samochodowego. Z drugiej strony, przyjęcie szerokiego katalogu wyłączeń ustawowych, w połączeniu z nadaniem gminom prawa do jego dalszego swobodnego rozszerzania, prowadzi  w rezultacie do całkowitej utraty przez strefę zakładanych funkcji. Pozostawienie znacznej swobody  w sferze kształtowania stosunków lokalnych wpisuje się w pełni  w samorządność. Jednak w tym przypadku (również ze względu na brak praktycznie jakichkolwiek doświadczeń, nie mówiąc już  o pozytywnych) przełożyło się to na swoisty ‘efekt mrożący’.  Przy projektowaniu zmiany przepisów dotyczących stref, w których będą obowiązywać ograniczenia  w poruszaniu się pojazdów, warto skorzystać z już sprawdzonych wzorców, funkcjonujących od wielu lat. Niniejsza propozycja bazuje właśnie na rozwiązaniach z powodzeniem wdrożonych w wielu miastach europejskich.  Jak pokazują wyniki badań, przeprowadzonych na obszarze stref niskiej emisji funkcjonujących  w Londynie, Berlinie, Madrycie czy Paryżu, eliminacja z ruchu stosunkowo niewielkiej grupy najbardziej emisyjnych pojazdów przynosi wymierne i mierzalne skutki, jeśli chodzi o obniżenie poziomu stężenia niektórych zanieczyszczeń powietrza, przede wszystkim tlenków azotu.  Tezę tę potwierdzają również badania drogowe realnej emisji z pojazdów, przeprowadzone na ulicach Krakowa przez Krakowski Alarm Smogowy we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego. Prowadzone przez okres 3 tygodni badania, które objęły pomiar emisji w trakcie jazdy z ponad 90 tysięcy pojazdów, wskazują, że niemal 90 proc. pyłów emitowanych przez samochody osobowe pochodziło z pojazdów  z silnikiem diesla spełniającym normę Euro 4 lub niżej (starszych niż 14 lat), natomiast ok. 60 proc. tlenków azotu  z samochodów osobowych z silnikiem diesla spełniających normę Euro 5 lub niższą (starszych niż 8 lat). Co więcej, starsze auta emitowały  w rzeczywistości dużo więcej zanieczyszczeń, niż wynikałoby to normy emisji, którą takiej pojazdy były objęte.  Pierwowzorem badań krakowskich były badania przeprowadzone w Czechach, w Pradze. Czescy naukowcy również stwierdzili, że gros zanieczyszczeń  w mieście jest wytwarzanych przez niewielką liczbę samochodów w złym stanie technicznym. Jeśli 5% pojazdów w najgorszym stanie przestałoby jeździć, to emisje spadłyby o 50% (mowa tu emisjach komunikacyjnych  z rur wydechowych).  Dla efektywnego zaadresowania problemu zanieczyszczenia powietrza na skutek emisji z transportu drogowego, proponujemy zupełnie nowe podejście do tworzenia  i funkcjonowania strefy czystego transportu.  Wjazd do strefy oraz poruszanie się  i parkowanie w jej granicach powinny być uzależnione od spełniania przez dany pojazd z silnikiem spalinowym norm emisyjnych Euro, odrębnie dla pojazdów napędzanych silnikami benzynowymi oraz silnikami  z zapłonem samoczynnym (diesla). Alternatywnie, możliwe jest zastosowanie kryterium daty produkcji pojazdu, z której jednoznacznie wynika spełnienie określonej normy emisji. Strefy czystego transportu,  w zależności od możliwości wjazdu pojazdem o określonej normie emisyjnej, dzieliłyby się na 5 klas, przy czym klasa najwyższa dopuszcza poruszanie się wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych.  Z uwagi na znaczące oddziaływanie kryteriów na zakres mobilności mieszkańców  i konieczność zapewnienia okresu dostosowawczego proponuje się, aby okres tzw. “vacatio legis”, czyli od dnia wejścia w życie uchwały do dnia wejścia w życie ograniczeń które ustanawia, wynosił 18 miesięcy.  Wymagane powinno być także przyjmowanie przez władze lokalne wieloletnich harmonogramów stopniowego zaostrzania kryteriów  w tworzonych strefach. Takie plany pokazałyby mieszkańcom i lokalnym przedsiębiorcom wyraźny kierunek zmian, a jednocześnie dałyby im wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nich. Proponuje się, aby rada gminy w treści uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu zobowiązana byłą do określenia harmonogramu wprowadzania kolejnych klas stref (zaostrzania kryteriów) na okres nie krótszy niż 8 lat, przy zachowaniu minimalnego, 18-miesięcznego okresu, jaki musi upłynąć od daty obowiązywania ostatnich ograniczeń.  Wprowadzone zostają także kryteria określające warunki, dla których utworzenie strefy jest obowiązkowe przy jednoczesnej rezygnacji  z kryterium liczby mieszkańców. Proponuje się, aby z listy wyłączeń stałych wykreślono pojazdy będące  w posiadaniu mieszkańców strefy. Dotychczasowe badania wskazują, że pojazdy, których właścicielami są mieszkańcy danego obszaru miejskiego, generują nawet do 60% ruchu na drogach. Dla zapewnienia okresu adaptacji dla mieszkańców proponuje się wprowadzenie możliwości czasowego wyłączenia ich obowiązujących w strefie kryteriów, nie dłuższego niż 12 miesięcy. Takie wyłączenie powinno dotyczyć jedynie pojazdów nabytych przez osoby fizyczne przed ustanowieniem strefy czystego transportu (wyłączenie nie powinno dotyczyć firm i instytucji).  Proponuje się możliwość ustanowienia strefy na obszarze obejmującym więcej niż jedną gminę jak również ustanowienia w danej gminie kilku stref o różnej klasie (więcej niż jedną klasę), tj. możliwy jest podział gminy/miejscowości na mniejsze obszary, na których wprowadza się strefy czystego transportu różnej klasy.  Proponuje się również zlikwidowanie możliwości czasowego wprowadzenia opłaty od poruszania się po strefie pojazdów nie spełniających kryteriów - strefa nie powinna być postrzegana jako forma nowego podatku/daniny.  W celu ułatwienia jednoznacznej kwalifikacji i identyfikacji pojazdów uprawnionych do poruszania w strefie, proponowane jest wprowadzenie systemu nalepek, których kolor odpowiadałby klasom stref (na wzór rozwiązań w krajach europejskich). Dzięki temu kierujący będą mogli łatwo się zorientować, gdzie legalnie mogą wjechać, a służby miejskie i policja będą miały ułatwione zadanie kontrolowania, czy zasady funkcjonowania danej strefy są przestrzegane. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) | **PGNiG S.A.** | Zmiana brzmienia art. 1 pkt 16 Projektu:  „*(…)*  *1a. W gminach liczących powyżej ~~100~~* ***50*** *tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe*.”. | Jak wskazano w uzasadnieniu Projektu wprowadzenie stref czystego transportu przyczyni się do zmniejszenia poziomu szkodliwych emisji pochodzących z transportu na obszarach miejskich, gdzie są one najwyższe. W celu jak najbardziej efektywnego promowania czystego transportu oraz dbania o stan powietrza w kraju, należy rozważyć obniżenie do 50 tysięcy mieszkańców poziomu, po którego przekroczeniu ustanowienie strefy czystego powietrza byłoby obowiązkowe. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art.1 pkt.16 | ENEA Operator Sp. z o.o. | **Proponowane brzmienie:**  a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym,  d) napędzane gazem płynnym LPG,  e) autobusy zeroemisyjne  - z zastrzeżeniem ust. 2.",  Powyższe nie narusza art. 40 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.. | Stworzenie strefy czystego transportu nie powinno negatywnie wpływać na realizację zadań m.in. OSD (eksploatacja sieci w tym usuwanie awarii, realizacja inwestycji – budowa nowych elementów sieci).  Projektowane zapisy powinny umożliwiać realizację postanowień innych aktów prawnych, w tym Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo Energetyczne. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art.1 pkt.16 | ENEA Operator Sp. z o.o. | **Proponowane brzmienie:**  e) w ust. 3:  - w pkt 1 po lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f~~-ih~~ w brzmieniu:  „f) służb miejskich oraz służb obsługujących infrastrukturę techniczną  ~~nie związaną z drogą~~ niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, w tym podmioty, o których mowa w art. 3 pkt. 12 Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo Energetyczne ,  użytkowanych w celu pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawa życia codziennego,  h) których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mikroprzedsiębiorcy lub, mali przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 2 załącznika I do rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.3)) wykonujących działalność gospodarczą na terenie wyznaczonej strefy;”,  i) podmiotom, którym wydano zezwolenie na zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg zgodnie z art. 40 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. | Z uwagi na brak definicji „służb miejskich” w Projekcie Ustawy istnieje potrzeba rozszerzenia katalogu podmiotów, wskazanych w art. 39 ust. 3 o służby eksploatujące m.in. sieć elektroenergetyczną.  Infrastruktura techniczna niezwiązana z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego wskazana jest m.in. w art. 40 ust. 2.  Niezbędne jest zagwarantowanie możliwości dojazdu służbom OSD do sieci i urządzeń elektroenergetycznych na potrzeby realizacji zadań OSD, w tym także pojazdami spoza kategorii nisko/zero emisyjnych w tworzonych strefach czystego transportu (tym bardziej, że wskaźniki SADI/SAIFI w tych miastach są stosunkowo rygorystyczne).  Wątpliwości prawne budzi korelacja zapisów tego punktu w stosunku do art. 40 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - zajęcie pasa drogowego a strefa czystego transportu. Projektowane zapisy powinny umożliwiać realizację postanowień innych aktów prawnych, w tym Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo Energetyczne. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 oraz art. 1 pkt 21 | Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy oraz Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny – Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego | Wykreślenie w całości obecnej propozycji zawartej w art. 1 pkt 16 oraz wykreślenie z art. 1 pkt 21 propozycji dodania art. 68i oraz zastąpienie art. 1 pkt 16 następującym brzmieniem:  „*16) uchyla się art. 39 oraz art. 40;*  *16a) przed Rozdziałem 4 wprowadza się Rozdział 3a w brzmieniu:*  *Rozdział 3a*  *Strefy czystego transportu*  *Art. 40a. 1. W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi i środowisko emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego, na obszarze obejmującym drogi publiczne można ustanowić strefę czystego transportu. Strefa czystego transportu może zostać ustanowiona w granicach administracyjnych gminy, obejmując wszystkie drogi publiczne na jej terenie za wyjątkiem autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, o której mowa w art. 4 pkt 26 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.*  *2. Strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.*  *3. Uchwała stanowi akt prawa miejscowego.*  *4. Uchwała, o której mowa w ust. 2, określa:*   1. *granice obszaru strefy czystego transportu;* 2. *klasę strefy czystego transportu, o których mowa w art 40b ust.1;* 3. *harmonogram wprowadzania kolejnych klas strefy, obejmujący okres nie krótszy niż 8 lat, przy zachowaniu co najmniej 18-miesięcznego okresu, jaki musi upłynąć pomiędzy zmianą klasy;* 4. *sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu;* 5. *dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy.*   *5. Uchwała, o której mowa w ust. 2, może ustanawiać na obszarze gminy więcej niż jedną strefę czystego transportu.*  *6. Ustanowienie strefy czystego transportu jest możliwe, na mocy zawartego pisemnego porozumienia, również na obszarze:*   1. *dwóch lub więcej sąsiadujących gmin* 2. *związku gmin,* 3. *aglomeracji,* 4. *związku metropolitalnego* 5. *gmin współpracujących w zakresie wspólnej realizacji zadań wynikających z obowiązku organizacji transportu publicznego.*   *7. Granice obszaru strefy czystego transportu oznacza się znakami drogowymi.*  *8. Ustanowienie stref czystego transportu jest obowiązkowe w przypadku w przypadku wystąpienia jednej z poniższych okoliczności:*   1. *na obszarze gminy w poprzedzającym roku kalendarzowym przekroczona została dopuszczalna częstość przekraczania poziomu dopuszczalnego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 90 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska dla przynajmniej jednego z następujących zanieczyszczeń:*     * 1. *dwutlenek siarki,*      2. *dwutlenek azotu,*      3. *pył zawieszony PM10, lub* 2. *na obszarze gminy w poprzedzającym roku kalendarzowym przekroczony został poziom dopuszczalny w powietrzu pyłu zawieszonego PM 2,5 w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 86 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska* 3. *gmina znajduje się w strefie, wyznaczonej zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, dla której wymagane jest opracowanie programu ochrony powietrza;* 4. *w gminie wprowadzono opłatę miejscową lub opłatę uzdrowiskową w rozumieniu art. 17 2 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych.*   *9. W przypadku o którym mowa w ust. 8, uchwała powołująca strefę czystego transportu podejmowana jest nie później niż 12 miesięcy od daty wejścia w życia niniejszej ustawy lub od daty końca roku kalendarzowego w którym wystąpiła jedna z okoliczności o których mowa w ust. 8.*  *Art. 40b. 1. Stefy czystego transportu dzieli się na pięć klas, w ramach których dopuszcza się ruch pojazdów spełniających kryteria określone dla danej klasy, odrębnie dla silników z zapłonem iskrowym, w tym zasilanych gazem ziemnym oraz LPG, oraz dla silników z zapłonem samoczynnym, zgodnie z klasyfikacją zawartą w załączniku 1 do ustawy.*  *2. Ograniczenia obowiązujące w strefie niskoemisyjnego transportu mają zastosowanie do:*   1. *pojazdów osobowych i mikrobusów (kategoria M1 oraz M2),* 2. *lekkich pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony (kategoria N1),* 3. *pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5t oraz autobusów (kategoria M3, N2 oraz N3),* 4. *pojazdów dwukołowych, trójkołowych i niektórych pojazdów czterokołowych (kategoria L).*   *Ograniczenia mają charakter stały, obowiązują przez całą dobę we wszystkie dni tygodnia, w tym w dni ustawowo wolne od pracy i święta.*  *3. Od ograniczeń obowiązujących w poszczególnych klasach stref czystego transportu, o których mowa w ust. 2, są zwolnione:*  *a) pojazdy:*   1. *Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych,* 2. *Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,* 3. *urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich,* 4. *dostosowane do użytkowania przez osoby niepełnosprawne,*   *b) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego.*  *4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić poruszanie się po niej, w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia jej funkcjonowania pojazdów nie spełniających kryteriów ograniczeń, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy danej strefy czystego transportu.*  *5. Z uwagi na znaczące oddziaływanie kryteriów na zakres mobilności mieszkańców i konieczność zapewnienia okresu dostosowawczego, wejście w życie ograniczeń określonych w uchwale następuje po upływie 18 miesięcy od dnia jej podjęcia.*  *Art. 40c. 1. Pojazd uznaje się za uprawniony do wjazdu do danej klasy strefy niskoemisyjnego transportu, jeżeli posiada on widoczne oznakowanie umożliwiające identyfikację posiadania takich uprawnień.*  *2. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 11, jest nalepka wydawana przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, umieszczana na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu po lewej stronie.*  *3. Za wydanie nalepki, o której mowa w ust. 2, diagnosta pobiera opłatę.*  *4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:*   1. *wzór oznakowania pojazdu umożliwiającego wjazd do poszczególnych strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu;* 2. *wysokość opłaty za wydanie oznakowania, o którym mowa w ust. 2, mając na uwadze szacunkowy koszt wytworzenia tego oznakowania oraz wydawania go posiadaczom pojazdów.”* | Strefy niskiej emisji (ang. Low Emission Zone, niem. Umweltzone) w ciągu ostatnich 10 lat stały się częścią codzienności dla mieszkańców zachodnioeuropejskich miast. W Europie ustanowiono już ponad 250 tego typu stref. Od ponad dwóch lat przepisy wprowadzające możliwość tworzenia stref czystego transportu do polskiego prawodawstwa oraz określające zasady ich funkcjonowania mamy także w Polsce.  Krajowe rozwiązanie oficjalnie zostało zaprojektowane jako mechanizm służący zapobieganiu negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko emisji zanieczyszczeń z transportu (art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych), choć zapewne ustawodawcy zależało również na wykreowaniu zapotrzebowania na pojazdy elektryczne. Jednak bardzo rygorystyczne postanowienia dotyczące zarówno tego, gdzie można tworzyć strefy, jak też kryteriów odnośnie pojazdów mogących się w nich poruszać spowodowały, że obecnie żadna taka strefa nie funkcjonuje, a jedyna, która powstała - na obszarze krakowskiej dzielnicy Kazimierz - szybko została zlikwidowana.  Główną przyczyną, dla której obowiązująca regulacja o strefach czystego transportu nie przyniosła oczekiwanych rezultatów, jest zbyt restrykcyjne sformułowanie kryteriów dla pojazdów mogących poruszać się w obszarze strefy. Biorąc pod uwagę bardzo wczesny etap rozwoju elektromobilności w Polsce (zarówno pod względem liczby pojazdów elektrycznych, jak też liczby punktów ładowania), zastosowanie tych kryteriów w praktyce oznacza niemal całkowitą eliminację ruchu samochodowego. Z drugiej strony, przyjęcie szerokiego katalogu wyłączeń ustawowych, w połączeniu z nadaniem gminom prawa do jego dalszego swobodnego rozszerzania, prowadzi w rezultacie do całkowitej utraty przez strefę zakładanych funkcji. Pozostawienie znacznej swobody w sferze kształtowania stosunków lokalnych wpisuje się w pełni w samorządność. Jednak w tym przypadku (również ze względu na brak praktycznie jakichkolwiek doświadczeń, nie mówiąc już o pozytywnych) przełożyło się to na swoisty ‘efekt mrożący’.  Przy projektowaniu zmiany przepisów dotyczących stref, w których będą obowiązywać ograniczenia w poruszaniu się pojazdów, warto skorzystać z już sprawdzonych wzorców, funkcjonujących od wielu lat. Niniejsza propozycja bazuje właśnie na rozwiązaniach z powodzeniem wdrożonych w wielu miastach europejskich.  Jak pokazują wyniki badań, przeprowadzonych na obszarze stref niskiej emisji funkcjonujących w Londynie, Berlinie, Madrycie czy Paryżu, eliminacja z ruchu stosunkowo niewielkiej grupy najbardziej emisyjnych pojazdów przynosi wymierne i mierzalne skutki, jeśli chodzi o obniżenie poziomu stężenia niektórych zanieczyszczeń powietrza, przede wszystkim tlenków azotu.  Tezę tę potwierdzają również badania drogowe realnej emisji z pojazdów, przeprowadzone na ulicach Krakowa przez Krakowski Alarm Smogowy we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego. Prowadzone przez okres 3 tygodni badania, które objęły pomiar emisji w trakcie jazdy z ponad 90 tysięcy pojazdów, wskazują, że niemal 90 proc. pyłów emitowanych przez samochody osobowe pochodziło z pojazdów z silnikiem diesla spełniającym normę Euro 4 lub niżej (starszych niż 14 lat), natomiast ok. 60 proc. tlenków azotu z samochodów osobowych z silnikiem diesla spełniających normę Euro 5 lub niższą (starszych niż 8 lat). Co więcej, starsze auta emitowały w rzeczywistości dużo więcej zanieczyszczeń, niż wynikałoby to normy emisji, którą takiej pojazdy były objęte.  Pierwowzorem badań krakowskich były badania przeprowadzone w Czechach, w Pradze. Czescy naukowcy również stwierdzili, że gros zanieczyszczeń w mieście jest wytwarzanych przez niewielką liczbę samochodów w złym stanie technicznym. Jeśli 5% pojazdów w najgorszym stanie przestałoby jeździć, to emisje spadłyby o 50% (mowa tu emisjach komunikacyjnych z rur wydechowych).  Dla efektywnego zaadresowania problemu zanieczyszczenia powietrza na skutek emisji z transportu drogowego, proponujemy zupełnie nowe podejście do tworzenia i funkcjonowania strefy czystego transportu.  Wjazd do strefy oraz poruszanie się i parkowanie w jej granicach powinny być uzależnione od spełniania przez dany pojazd z silnikiem spalinowym norm emisyjnych Euro, odrębnie dla pojazdów napędzanych silnikami benzynowymi oraz silnikami z zapłonem samoczynnym (diesla). Alternatywnie, możliwe jest zastosowanie kryterium daty produkcji pojazdu, z której jednoznacznie wynika spełnienie określonej normy emisji. Strefy czystego transportu, w zależności od możliwości wjazdu pojazdem o określonej normie emisyjnej, dzieliłyby się na 5 klas, przy czym klasa najwyższa dopuszcza poruszanie się wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych.  Z uwagi na znaczące oddziaływanie kryteriów na zakres mobilności mieszkańców  i konieczność zapewnienia okresu dostosowawczego proponuje się, aby okres tzw. “vacatio legis”, czyli od dnia wejścia w życie uchwały do dnia wejścia w życie ograniczeń które ustanawia, wynosił 18 miesięcy.  Wymagane powinno być także przyjmowanie przez władze lokalne wieloletnich harmonogramów stopniowego zaostrzania kryteriów w tworzonych strefach. Takie plany pokazałyby mieszkańcom i lokalnym przedsiębiorcom wyraźny kierunek zmian, a jednocześnie dałyby im wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nich. Proponuje się, aby rada gminy w treści uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu zobowiązana byłą do określenia harmonogramu wprowadzania kolejnych klas stref (zaostrzania kryteriów) na okres nie krótszy niż 8 lat, przy zachowaniu minimalnego, 18-miesięcznego okresu, jaki musi upłynąć od daty obowiązywania ostatnich ograniczeń.  Wprowadzone zostają także kryteria określające warunki, dla których utworzenie strefy jest obowiązkowe przy jednoczesnej rezygnacji z kryterium liczby mieszkańców. Proponuje się, aby z listy wyłączeń stałych wykreślono pojazdy będące w posiadaniu mieszkańców strefy. Dotychczasowe badania wskazują, że pojazdy, których właścicielami są mieszkańcy danego obszaru miejskiego, generują nawet do 60% ruchu na drogach. Dla zapewnienia okresu adaptacji dla mieszkańców proponuje się wprowadzenie możliwości czasowego wyłączenia ich obowiązujących w strefie kryteriów, nie dłuższego niż 12 miesięcy. Takie wyłączenie powinno dotyczyć jedynie pojazdów nabytych przez osoby fizyczne przed ustanowieniem strefy czystego transportu (wyłączenie nie powinno dotyczyć firm i instytucji).  Proponuje się możliwość ustanowienia strefy na obszarze obejmującym więcej niż jedną gminę jak również ustanowienia w danej gminie kilku stref o różnej klasie (więcej niż jedną klasę), tj. możliwy jest podział gminy/miejscowości na mniejsze obszary, na których wprowadza się strefy czystego transportu różnej klasy.  Proponuje się również zlikwidowanie możliwości czasowego wprowadzenia opłaty od poruszania się po strefie pojazdów nie spełniających kryteriów - strefa nie powinna być postrzegana jako forma nowego podatku/daniny.  W celu ułatwienia jednoznacznej kwalifikacji i identyfikacji pojazdów uprawnionych do poruszania w strefie, proponowane jest wprowadzenie systemu nalepek, których kolor odpowiadałby klasom stref (na wzór rozwiązań w krajach europejskich). Dzięki temu kierujący będą mogli łatwo się zorientować, gdzie legalnie mogą wjechać, a służby miejskie i policja będą miały ułatwione zadanie kontrolowania, czy zasady funkcjonowania danej strefy są przestrzegane. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 | miasto Chełm | Zastąpienie wymienionej jednostki redakcyjnej nowym ustępem 3a w brzmieniu:  *3a. Od ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, są zwolnione, w okresie dwóch lat od dnia ogłoszenia w wojewódzkim dzienniku urzędowym uchwały, o której mowa w art. 40, pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu.* | Badania emisji spalin przeprowadzone w Krakowie w lipcu 2019 r. dowodzą, że za około 2/3 ruchu ulicznego odpowiadają pojazdy należące do mieszkańców miast. Przyjęcie tej uwagi zwiększy swobodę rad w kształtowaniu strefy, a także znacznie poprawi ich skuteczność w ograniczaniu emisji szkodliwych substancji. Propozycja równoważy interes mieszkańców z interesem publicznym. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 | miasto Chełm | Wykreślenie wymienionej jednostki redakcyjnej. | Już na podstawie obowiązującego art. 39 ust. 4 ustawy rada gminy może ustanawiać dowolne, inne niż wymienione w art. 39 ust. 3 ustawy wyłączenia od ograniczenia wjazdu do strefy. Przyjęcie tej uwagi zwiększy swobodę rad w kształtowaniu strefy, a także znacznie poprawi ich skuteczność w ograniczaniu emisji szkodliwych substancji. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 | miasto Chełm | *Art. 68i. Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów:*   1. *z silnikiem o zapłonie iskrowym:*    1. *spełniających co najmniej normę Euro 3, w latach 2021 – 2025,*    2. *spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2026 – 2030,*    3. *spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035;* 2. *z silnikiem o zapłonie samoczynnym:*    1. *spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2025,*   *spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2026 – 2030.* | Najwyższa Izba Kontroli w opublikowanej 3 grudnia 2020 r. informacji o wynikach kontroli *Eliminowanie z ruchu pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe* dowodzi, że średnia emisja NOx w pojazdach z silnikiem o zapłonie samoczynnym jest kilkukrotnie wyższa od pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym, w każdej kategorii Euro. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 | miasto Chełm | Wykreślenie wymienionej jednostki redakcyjnej.  Projektowany art. 39 ust. 1 lit. d | Gaz płynny LPG jest stosowany nie jako jedyne, ale dodatkowe paliwo i najczęściej w samochodach starszych generacji. Krakowskie badanie emisji spalin pokazało, że pojazdy napędzane gazem płynnym LPG wytwarzają co prawna mniej cząstek stałych (PM), ale emisja pozostałych, szkodliwych substancji (w tym NOx) jest na poziomie podobnym do silników na benzynę czy olej napędowy. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 | miasto Chełm | Wykreślenie wymienionych jednostek redakcyjnych.  Art. 39 ust. 4a-4d ustawy | Dopuszczenia poruszania się po strefie innych pojazdów niż określone w art. 39 ust. 1, 3 i 4 oraz w (projektowanym) art. 68i ustawy pod warunkiem uiszczenia opłaty obniża skuteczność strefy w ograniczaniu emisji toksycznych związków, szczególnie w zestawieniu z określonymi w ust. 4c stawkami maksymalnymi opłaty. Ponadto jego wprowadzenie może być odbierane jako kolejna danina publicznoprawna. Co więcej, ustanowienie systemu poboru i kontroli opłat za wjazd do strefy z pewnością będzie stanowiło znaczne ryzyko i wyzwanie techniczno-organizacyjne dla jednostek samorządu terytorialnego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 | Zgłoszony za pomocą formularza na Stronie RCL | Proszę wyjaśnić sens obowiązkowego tworzenia stref czystego transportu. Czy znane są projektodawcy dane jak kształtuje się ruch w takich strefach. Istnieją dane, iż około 60- 70% ruchu w takiej strefie to ruch mieszkańców danej strefy/ danego miasta. Przecie Ci ludzie i tak tam wjadą bo jak rozumiem będą mieli prawo dojechać od swojego miejsca zamieszkania. Pozostała część w większości zapłaci za wjazd bo jak ma się tam dostać? Wprowadzane są zatem dodatkowe opłaty dla ludności. Czy na prawdę Rząd RP myśli, że elektromobilność da się rozwijać w Polsce poprzez zakazy? Czy zakaz wjazdu do centrum miasta np do lekarza spowoduje, że Obywatel kupi samochód elektryczny za 150 000 czy 200 000 zł? Czy raczej wjedzie zapłaci a poziom niezadowolenia społecznego będzie wzrastał? Rząd RP pozwala obecnie na sprowadzanie z zagranicy dowolnych samochodów niezależnie od tego jaką europejską normę spalania spełniają. W roku 2019 było to ponad milion samochodów. W roku 2020 też będzie to około miliona. Średni wiek auta sprowadzonego w roku 2020 to blisko 12 lat (11,8 lat -dane Instytut Samar) Ludzie kupują takie auta ponieważ nie stać ich na kupno nowych. W Polsce średnia cena nowego samochodu wielkości kompakt to około 70 000 - 90 000 zł ludzi zwyczajnie nie stać. dlatego kupują auta sprowadzane. Nie jest uczciwy fakt, że Rząd RP pozwala sprowadzać dowolne auta a jednocześnie w trybie niemal natychmiastowym zakaże lub znacznie ograniczy możliwość przemieszczania się nimi. Proszę sprawdzić jak dużo w ostatnich powiedzmy 3 latach zostało sprowadzonych aut z normę Euro 3. Będzie to kilkaset tysięcy. Rząd RP chcąc ograniczyć emisję pochodzącą z samochodów osobowych powinien uczciwe postawić sprawę. A mianowicie znieść możliwość rejestracji takich aut. To jest uczciwe. Brak możliwości rejestracji powoduje brak emisji takich aut. Natomiast skoro można je sprowadzać to należy umożliwić jazdę nimi. Pytanie zatem czy Rząd RP chce ograniczyć emisję czy chce wprowadzenia poboru pieniędzy od ludności. Czy Rząd RP myśli, że zakazy spowodują masowe zakupy nowych samochodów w tym elektrycznych? W Polsce sprzedaje się około 400 tyś.nowych samochodów rocznie. W tym tylko około 100 tyś to zakupy klientów indywidualnych. Krótko mówiąc Kowalskich. Reszta to Leasing i zakupy na firmy. Dlaczego tak jest? Dlaczego tak mało? Bo Polaków na nowe auta nie stać. A teraz dodatkowo Rząd RP chce ograniczyć lub w niektórych miastach zakazać poruszania się tym co mamy. A jednoczenie sam nie nakłada na siebie obowiązku natychmiastowego rozwoju elektrowni wiatrowych, wodnych, słonecznych, atomowych, tylko pali węglem. Płacić ma obywatel. Będzie niezadowolenie i to duże, pamiętne i dla Rządu RP kosztowne. Rachunki zwykle wystawiane są przy najbliższych wyborach. Ponad to jeżeli ktoś posiada zadbane auto z normą Euro 3 dlaczego ma być karany a promowany ten kto posiada auto z Euro 4 czy 5 i dawno wyciętym filtrem DPF. Rzad RP tego nie kontroluje w żaden sposób tylko udaje, ze kontroluje- na papierze. Trzeba żeby Rząd RP zachował się uczciwie. Potrzebne jest postawienie sprawy jasno. Trzeba Polakom powiedzieć jasno wyraźnie. Obywatelu jeśli masz auto z euro 3 lub zamierzasz takie kupić lub jesteś jednym z tysięcy importerów i zamierzasz takie sprowadzić to dziś Ci mówimy że za np 3 lata powstaną strefy gdzie nie będzie można nimi wjechać lub trzeba będzie za to płacić. Proszę weź to pod uwagę masz 3 lata. Nie zaś zaskakiwać ludzi z dnia na dzień i pozbywać ich mobilności, jeszcze bardziej wykluczać komunikacyjnie. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 | IGKM/MPK – Łódź | Jest: *„1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:*  *a) elektryczne,*  *b) napędzane wodorem,*  *c) napędzane gazem ziemnym,*  *d) napędzane gazem płynnym LPG,*  *e) autobusy zeroemisyjne*  *- z zastrzeżeniem ust. 2."*  *"1a. W gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe."*  *„2. Posiadacz pojazdu, o którym mowa w ust. 1 lit. b-d oraz w art. 68i może wjechać do strefy czystego transportu jeżeli pojazd ten posiada oznakowanie umożliwiające wjazd do tej strefy."*  *„2a. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 2, jest nalepka wydawana przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, umieszczana na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu po lewej stronie.”*  Propozycja: *2a. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 2, jest:*   1. *nalepka wydawana przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, umieszczana na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu po lewej stronie.”*   *tablica rejestracyjna z numerem rejestracyjnych barwy czarnej na zielonym tle – o której mowa w §28 ust 3 pkt 2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych* | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 lipca 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych wprowadziło specjalne oznakowanie pojazdów elektrycznych oraz pojazdów napędzanych wodorem w postaci tablic rejestracyjnych z numerem rejestracyjnych barwy czarnej na zielonym tle. Nie ma uzasadnienia aby w przypadku tych pojazdów wymagać dodatkowego oznakowania w postaci nalepki wydawanej przez diagnostę. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 4) ppkt 16) | Autonaminuty.org | Uwaga dotyczy projektowania stref czystego transportu  *16) w art. 39: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:*  *„1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:*  *a) elektryczne,*  *b) napędzane wodorem,*  *c) napędzane gazem ziemnym,*  *d) napędzane gazem płynnym LPG,*  *e) autobusy zeroemisyjne*  *f) używane w ramach usługi współdzielenia*  *- z zastrzeżeniem ust. 2.",* | Do katalogu pojazdów mających możliwość wjazdu do stref czystego transportu, powinny dołączyć również pojazdy działające w ramach usług współdzielenia | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a (art. 39 ust. 1 lit. 2) | Osoba fizyczna | Usunięcie podpunktu „d) napędzane gazem płynnym LPG” | Każde auto LPG jest również autem benzynowym. Im nowocześniejszy silnik benzynowy tym auto zużywa więcej benzyny przez cały czas pracy silnika. W silnikach z wtryskiem bezpośrednim jest to ok. 1,5-2 litrów benzyny na 100km. To duże zanieczyszczenie jak na strefę czystego transportu.  Z kolei w starszych samochodach auto musi pracować na benzynie aż do momentu nagrzania się silnika. Może więc dojść do takich sytuacji że auto z napędem LPG będzie w strefie czystego transportu pracowało wyłącznie na benzynie (co jest nie do sprawdzenia przez policję lub straż miejską). | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | art. 1 pkt 16 lit. a i b  (projektowany art. 39 ust. 1 i 1a) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Wymagane dostosowanie do definicji zarządcy drogi określonej w art. 19 ustawy o drogach publicznych.  Propozycja:  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest **wójt (burmistrz, prezydent)**, **a w miastach na prawach powiatu prezydent miasta**, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:   1. **rowery,** 2. elektryczne, 3. napędzane wodorem, 4. napędzane gazem ziemnym, 5. napędzane gazem płynnym LPG, 6. autobusy zeroemisyjne   - z zastrzeżeniem ust. 2.",”  "1a. W gminach **i miastach na prawach powiatu** liczących powyżej 100 tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe.", | Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2020 r., poz. 470, z późn. zm.) zarządcami dróg, z zastrzeżeniem ust. 3, 5, 5a i 8, są dla dróg: 1) krajowych - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad; 2) wojewódzkich - zarząd województwa; 3) powiatowych - zarząd powiatu; 4) gminnych - wójt (burmistrz, prezydent miasta) (ust. 2).  W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta (ust. 5).  Błędne jest określenie zarządcy dróg gminnych, wpisano jako zarządcę gminę.  Brak doprecyzowania definicji zarządcy drogi w miastach na prawach powiatu spowoduje, że zarządca drogi nie będzie mógł ustanowić strefy czystego transportu np. na drogach powiatowych, które zlokalizowane są w centrum miasta. Również w pozostałych miastach przepis ten uniemożliwia wprowadzenie strefy czystego transportu na drogach innych niż gminne.  Brak określenia że w strefie czystego transportu mogą poruszać się rowery jest przeoczeniem. Rower zgodnie z art. 2 pkt 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest pojazdem i jego poruszanie się po strefie czystego transportu musi być dozwolone aby osiągnąć cel działania strefy i uniemożliwić karanie za poruszanie się rowerami po strefie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 39 ust. 1 | Śląska Koalicja Rowerowa | Dodać punkt w brzmieniu: „napędzane siłą ludzkich mięśni” | Pojazdy napędzane siłą ludzkich mięśni, takie jak rowery i wózki rowerowe, są najbardziej przyjazne dla środowiska, dlatego zawsze powinny zostać dopuszczone do wjazdu do strefy czystego transportu oprócz pojazdów elektrycznych, napędzanych wodorem, gazem ziemnym lub gazem płynnym LPG oraz autobusów zeroemisyjnych. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Ograniczenie na terenie strefy czystego transportu dotyczy pojazdów samochodowych. |
|  | Art. 39 ust. 1 | Gliwicka Rada Rowerowa | Dodać punkt w brzmieniu: „napędzane siłą ludzkich mięśni”. | Pojazdy napędzane siłą ludzkich mięśni są z definicji pojazdami zero emisyjnymi i tym samym realizują cel stref czystego transportu, czyli zapobiegają emisji zanieczyszczeń transportowych. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Ograniczenie na terenie strefy czystego transportu dotyczy pojazdów samochodowych. |
|  | Art. 1 pkt 16 | Uwaga zgłoszona za pośrednictwem formularza z systemu legislacja.rcl.gov.pl | Szanowni Państwo, Jeżeli planujecie fundować doposażanie samochodów tak, by spełniały normy, np. dodawanie do diesli instalacji AdBlue, to strefy czystego transportu mają rację bytu. Obywatele są po prostu biedni. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 4) ppkt 16) | PANEK S.A. | Uwaga dotyczy stref czystego transportu.  16) w art. 39:  a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym,  d) napędzane gazem płynnym LPG,  e) autobusy zeroemisyjne  f) używane w ramach usługi współdzielenia  - z zastrzeżeniem ust. 2.", | W ocenie zgłaszającego do katalogu pojazdów uprawnionych do wjazdu do stref czystego transportu powinny należeć również pojazdy używane w ramach usługi współdzielenia | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | 1. Zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 4 i ust. 5 ustawy z dn. 21 marca 1985 r. zarządcą drogi jest nie gmina, lecz wójt/burmistrz/prezydent miasta. Jednocześnie zarządu drogą nie należy utożsamiać z zarządzeniem ruchem na tych drogach, co jest uregulowane w art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym. 2. Proponuje się przyznanie gminom kompetencji do tworzenia stref czystego transportu również na obszarach obejmujących drogi powiatowe, wojewódzkie i krajowe z wyłączeniem dróg ekspresowych i autostrad również w przypadku gmin niebędących miastami na prawach powiatu. 3. W strefie czystego transportu należy ograniczyć wjazd pojazdów innych niż samochodowe – ciągników rolniczych, pojazdów wolnobieżnych oraz motorowerów. 4. Z projektowanego art. 39 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 należy usunąć lit. d „napędzane gazem płynnym LPG”.   W związku z powyższym proponujemy nadać następującą treść art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych:  „Art. 39  1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi inne niż drogi ekspresowe i autostrady, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd ciągników rolniczych, pojazdów wolnobieżnych, motorowerów oraz pojazdów samochodowych innych niż:   1. elektryczne, 2. napędzane wodorem, 3. napędzane gazem ziemnym, 4. autobusy zeroemisyjne   - z zastrzeżeniem ust. 2”.  W konsekwencji proponujemy również odpowiednią zmianę art. 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (zob. poniżej). | 1. W projekcie posłużono się określeniem „drogi, których zarządcą jest gmina”, które jest nieprawidłowe w świetle art. 19 ustawy o drogach publicznych. Zarządcą drogi może być organ wykonawczy gminy (wójt, burmistrz, prezydent miasta), a nie gmina. Jednocześnie art. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym określa organy zarządzające ruchem na drogach (są to odpowiednio starosta, marszałek województwa, GDDKiA lub w miastach na prawach powiatu prezydent miasta). 2. W gminach i miastach innych niż miasta na prawach powiatu, zgodnie z art. 19 ustawy o drogach publicznych, drogi, w zależności od ich statusu, podlegają pod zarząd szeregu organów: GDDKiA, zarządu województwa, zarządu powiatu, zaś wójt lub burmistrz zarządza jedynie drogami gminnymi. Ponadto, organy gminy poza miastami na prawach powiatu nie zarządzają ruchem na drogach (zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Ograniczenie tworzenia stref czystego transportu w gminach i miastach innych niż miasta na prawach powiatu wyłącznie do dróg gminnych może uniemożliwić ich tworzenie na obszarach, na których wstępują znaczne stężenia zanieczyszczeń powietrza pochodzące ze źródeł komunikacyjnych. Należy zatem umożliwić objęcie strefą czystego transportu również dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych pod warunkiem uzyskania opinii organów zarządzających tymi drogami i ruchem na tych drogach. 3. Ciągniki rolnicze oraz pojazdy wolnobieżne mogą być źródłem znaczących emisji zanieczyszczeń. Jednocześnie zgodnie z art.   Gaz płynny LPG jest stosowany niemal wyłącznie jako dodatkowe źródło zasilania w samochodach z silnikiem benzynowym (rzadziej – z silnikiem wysokoprężnym). Ponadto, instalacje LPG są szczególnie popularne w pojazdach starszych, które emitują więcej zanieczyszczeń. Dopuszczenie pojazdów napędzanych LPG, bez powiązania z obowiązkiem spełnienia określonych norm emisji spalin przez główny silnik benzynowy lub wysokoprężny, do wjazdu do stref czystego transportu jest nieuzasadnione i umożliwi wjazd do tych stref pojazdom emitującym znaczne ilości zanieczyszczeń. Nie można wykluczyć, że pojazdy z taką instalacją będą na obszarze strefy eksploatowane z wykorzystaniem standardowego paliwa – benzyny lub oleju napędowego. Tym bardziej, że pojazdy takie przełączają się na paliwo LPG dopiero po osiągnięciu odpowiedniej temperatury pracy silnika, co oznacza że w fazie rozruchu pracują wyłącznie na paliwie podstawowym (benzynie lub oleju napędowym). Ponadto, pojazdy zasilane gazem LPG emitują mniej cząstek stałych, ale pod względem pozostałych zanieczyszczeń (w tym tlenków azotu) nie odbiegają od emisji przy spalaniu benzyny lub oleju napędowego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) lit. a | Młodzieżowa Rada Klimatyczna | Dodanie do grupy samochodów uprzywilejowanych samochodów hybrydowych z zastrzeżeniem, iż  w strefach czystego transportu powinny używać jedynie silnika elektrycznego, z zastrzeżeniem, iż jazda z użyciem silnika spalinowego będzie traktowana jako wykroczenie.  a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym,  d) napędzane gazem płynnym LPG,  e) autobusy zeroemisyjne  f) samochody hybrydowe - pod rygorem używania jedynie silnika elektrycznego.  - z zastrzeżeniem ust. 2.", | Duża część samochodów hybrydowych ma możliwość poruszania się z użyciem jedynie silnika elektrycznego (zasięg do kilkudziesięciu kilometrów), co umożliwia im poruszanie się w trybie bezemisyjnym w strefie czystego transportu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | **Art. 1 pkt 16 lit. a**  (dotyczy art. 39 ust. 1) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy usunięcie w art. 39 ust. 1 lit. d jak poniżej:  a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „*1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:*  *a) elektryczne,*  *b) napędzane wodorem,*  *c) napędzane gazem ziemnym,*  *~~d) napędzane gazem płynnym LPG,~~*  *e) autobusy zeroemisyjne*  *- z zastrzeżeniem ust. 2."*, | W Polsce samochody napędzane gazem ziemnym często są wynikiem przerobienia samochodu spalinowego (często używanego o wysokiej emisji CO2) na gaz. Taki samochód będzie emitował wyższą emisję CO2 niż samochód nowy spalinowy. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a i e | Gmina Miejska Kraków | * wykreślenie pojazdów napędzanych LPG z uprawnionych do wjazdu do SCT * wykreślenie z nowego brzmienia ust. 3 lit. g i h | Dopuszczenie możliwości wjazdu do Stref Czystego Transportu przez pojazdy LPG, użytkowane w celu pomocy osobom potrzebującym oraz pojazdów mikro i małych przedsiębiorców wypacza ideę istnienia tego typu Strefy. Szeroki wachlarz pojazdów jakie zostają dopuszczone do wjazdu nie przyczyni się do poprawy jakości powietrza na danym obszarze. Ponadto nie jest możliwa weryfikacja czy dany pojazd użytkowany jest faktycznie w celu np. pomocy osobom potrzebującym. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a | Związek Dealerów Samochodów | ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym,  d) autobusy zeroemisyjne,  **e) pojazdy zabytkowe**  - z zastrzeżeniem ust. 2.",  ~~napędzane gazem płynnym LPG~~ | Przedmiotowy przepis powoduje, że pomimo wyłączenia ustawowego, do wjazdu do stref czystego transportu będą uprawnione pojazdy z normą spalania Euro3 i niższą.  Stanowi to zaprzeczenie sensu tworzenia stref czystego transportu.  Według powszechnie dostępnych wyników badań stare typy silników (przypomnijmy, że norma Euro3 obowiązywała do 2003 roku) jeżeli są zasilane LPG przedstawiają takie same lub wręcz gorsze właściwości jeśli chodzi o emisje niż kiedy są zasilane benzyną lub olejem napędowym.  Należy w tym miejscu zauważyć, że LPG jest tańszym paliwem niż benzyna czy olej napędowy, co powoduje, że starsze i tańsze auta są w ogromnej większości wyposażone w instalacje LPG. Wprowadzenie więc przepisu w pierwotnym brzmieniu powodować będzie, że wyłączenie aut z normą Euro3 i starszą będzie fikcją.  Ponadto należy wskazać, że instalacje LPG montowane obecnie w pojazdach w ogromnej większości pozwalają na natychmiastowe przełączenie dostarczanego do silnika paliwa z benzyny lub oleju napędowego na LPG. W związku z tym organy kontrolujące ruch pojazdów w strefach absolutnie nie będą w stanie ustalić, czy pojazd który porusza się w strefie ma prawo to robić czy nie. W naszej ocenie racjonalny ustawodawca nie może tworzyć przepisów, dla których efektywna kontrola ich przestrzegania będzie niemożliwa.  W naszej ocenie, jeżeli ze stref mają być wyłączone pojazdy niespełniające normy Euro4 i nowszej, to w ramach wyłączeń powinny się w nich znaleźć pojazdy zabytkowe w rozumieniu art. 1 ust. 1 pkt 39 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.  Postulat ten uzasadniony jest coraz większą popularnością pojazdów zabytkowych i ich wysokimi walorami historycznymi i estetycznymi. Jednocześnie z uwagi na procedurę uzyskania statusu pojazdu zabytkowego i konieczność spełnienia określonych warunków, nie istnieje ryzyko, że ilość pojazdów zabytkowych będzie na tyle duża, żeby wypaczyć sens istnienia stref czystego transportu. | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. Usunięto możliwość wjazdu dla pojazdów zasilanych gazem LPG.  Brak uzasadnienia dla pojazdów zabytkowych które poruszają się w obszarach stref sporadycznie. |
|  | Art. 1 pkt. 16 lit. a | Biuro Gospodarki Odpadami Komunalnymi Urzędu m.st. Warszawy  Wydział Gospodarki Odpadam i Stałymi i Ciekłymi | W art. 39 ust. 1 proponuje się brzmienie lit. c):  c) napędzane gazem ziemnym, w tym pochodzącym z biometanu | Zgodnie z określeniem w art. 2 pkt 11 ustawy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. 1 | Naukowo-Technologiczny Klaster Samochodów Ekologicznych | Do listy pojazdów uprawnionych do wjazdu należy dodać pojazdy hybrydowe oraz autobusy hybrydowe:  Art. 39: ust. 1 otrzymuje brzmienie:  a) elektryczne,  b) hybrydowe,  c) napędzane wodorem,  d) napędzane gazem ziemnym,  e) napędzane gazem płynnym LPG,  f) autobusy zeroemisyjne,  g) autobusy hybrydowe | Pojazdy hybrydowe (ładowalne) zwykle nie korzystają z napędu spalinowego w czasie jazdy miejskiej – mają na tyle duży zasięg elektryczny który wynosi do 80 km, że przy prędkościach miejskich wystarcza on na cały dzień po nocnym ładowaniu. Pojazdy hybrydowe (ładowalne) w czasie pracy elektrycznej nie emitują żadnych związków do atmosfery. Średnio więc (uwzględniając wyjątkowe sytuacje z koniecznością użycia silnika spalinowego) pojazdy hybrydowe emitują znacznie mniej w czasie całej jazdy niż np; pojazdy napędzane LPG. W celu uniknięcia nadużyć przez producentów warto by wprowadzić minimalny zasięg elektryczny pojazdów hybrydowych uprawniający do wjazdu do stref czystego transportu – np. 30km.  Autobus hybrydowy (ładowalny) podczas jazdy miejskiej jest wstanie pokonać nawet kilkanaście kilometrów bez załączania silnika spalinowego, ponadto posiadają zamontowany system który umożliwia sterowanie pracą jednostki napędowej a przy tym czuwa algorytm który automatycznie reguluje gdzie ma być wykorzystany napęd elektryczny np: w centrach miast, osiedli mieszkaniowych czy szkół oraz stref itd. Autobus niskoemisyjny (ładowalny) może naładować akumulatory na pętli co ułatwia wykorzystanie napędu elektrycznego w codziennej eksploatacji dzięki temu zostanie umożliwiony wjazd tylko dla pojazdów niskoemisyjnych. W produkcji tego typu autobusów przodują Volvo, Solaris, Mercedes oraz Scania | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | w art. 39 ust. 1  wypracować nowe brzmienie przepisu określającego katalog pojazdów ustawowo uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu  ~~„1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi~~  ~~i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:~~  ~~a) elektryczne,~~  ~~b) napędzane wodorem,~~  ~~c) napędzane gazem ziemnym,~~  ~~c) napędzane gazem płynnym LPG,~~  ~~d) autobusy zeroemisyjne~~  ~~- z zastrzeżeniem ust. 2.",~~ | Proponujemy podejść od nowa do kwestii pojazdów ustawowo uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu i wypracować wyważone rozwiązanie.  W obecnie proponowanej wersji przepisu z jednej strony dopuszczono wjazd pojazdów napędzanych LPG, których zaliczenie do „czystych” napędów jest wysoce kontrowersyjne. Z drugiej strony, całkowicie pominięto samochody hybrydowe typu plug-in, które w warunkach miejskich mają ponad 50 km zasięgu na napędzie elektrycznym.  Jedną z możliwości jest bardziej restrykcyjne, jeżeli chodzi o ograniczenie wjazdu, ukształtowanie stref czystego transportu, a jednocześnie wprowadzenie do prawa stref niskoemisyjnego transportu o szerszym katalogu pojazdów uprawnionych. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 16 | Osoba fizyczna na adres poczty elektronicznej MKiŚ | Dziś przypadkowo oglądając TV usłyszałem że auta pozostawiające niebieską chmurę spalonego oleju, będą wpuszczane do strefy zielonej. Auta z LPG.  Nie wiem, czy jest to żart czy aż tak bezmyślni ludzi płodzą takie zarządzenia. Wiadomo, że takie auta, to auta wiekowe ,które spalają olej i zanieczyszczają środowisko. Są to auta osób mało zamożnych, którzy właśnie jeżdżą po tak zwanej taniości, bo nie stać ich na auto sprawne. Nie ważna jest dla nich ekologia ale byle taniej. Auta te nie przechodzą od lat serwisu w ASO, a przeglądy techniczne są załatwiane wiadomo jak. Auta te rzadko maja progi czyli klatkę bezpieczeństwa. Ja posiadam auto typu EREV. Jest to auto elektryczne napędzane tylko i wyłącznie silnikiem elektrycznym. Nie hybryda. Na pokładzie ma również generator prądu, którego nie używam, bo ładuje auto codziennie w domu, a ilość pokonanych kilometrów pozwala mi na jazdę zero emisyjnie. Według kolejnych bezmyślnych polskich przepisów nie może posiadać tablic zielonych nawet jeżdżąc bezemisyjnie a w krajach EU te auta posiadają takowe tablice wg. nowych przepisów z 2018r. Za to auta których ogrzewanie jest benzynowe jak np. Citroen Saxo czy Citroen C-0, Mitsubishi I-MIEV czy Peugeot I-ON Peugeot 106 elec, wypluwają z siebie spaliny pozbawione jakiegokolwiek katalizatora, maja tablice o barwie zielonej. Kolejny absurd. Zadałem sobie trudu i odwiedziłem 12 Okręgowych Stacji Pojazdów i absolutnie każdy z diagnostów nie miał jakiejkolwiek wiedzy na temat aut elektrycznych. Dla nich auto elektryczne to elektryk czyli Hybryda i to cała ich wiedza. Z tego co mi wiadomo, to auta elektryczne to: BEV, EREV, HEV i PHEV. Dwa pierwsze BEV i EREV są napędzane tylko silnikiem elektrycznym, zaś HEV i PHEV są to auta napędzane silnikiem spalinowym, a silnik elektryczny tylko wspomaga ruszanie. Skłoniło mnie to, bo poprawiałem trzykrotnie przegląd dopuszczający. Osoba uprawniona nie miała przysłowiowego zielonego pojęcia o moim aucie. W moim dowodzie rejestracyjnym do tej pory są wpisane takie absurdy, że dziecko na poziomie 6 klasy podstawówki by wyśmiało. Proszę sobie wyobrazić, że mój silnik elektryczny ma pojemność 1398. "JAK SILNIK ELEKTRYCZNY MOZE MIEC POJEMNOŚĆ ????" Nie przypominam sobie aby silnik w moim odkurzaczu czy np. tramwaju miał pojemność skokową. Rozumiem, że Panie w Urzędzie Komunikacji, nie mają wiedzy technicznej, ale jakim cudem tacy ludzie z taką wiedza a raczej jej brakiem dopuszczają auta do ruchu na drogach publicznych skoro nie mają jakiejkolwiek wiedzy, a ich praca to siedzenie w kanale sprawdzając luzy i przyglądając się czy świecą wszystkie żaróweczki. Z Ministerstwa Transportu dowiedziałem się, że diagnosta otrzymując licencje na wykonywanie przeglądów w wieku 25L a dziś mając 60 lat, przez cały ten okres nie musi zdobywać wiedzy i nikt nie sprawdza jego wiedzy. W sumie kto ma sprawdzać jak w PL i samym Ministerstwie Transportu jest totalny ciemnogród. Ludzie z zeszłej epoki. Jest to karygodne i stawia nasz kraj w szarym końcu jak właśnie wpuszczanie starych zatruwających niebieską chmurą pordzewiałych trupów. Kiedy wreszcie ktoś się weźmie za kontrole stacji diagnostycznych i w jaki sposób będziecie sprawdzać czy auto z LPG nie spala oleju. Gaz jest ekologiczny ale tylko i wyłącznie dla absolutnie sprawnego silnika i fabrycznie dopuszczonego do pracy na LPG jak np. VOLVO Bi-Fuel. Zajmuje się motoryzacją ponad 20 lat z czego 7 lat pracowałem w Szwajcarii dla VOLVO. Jeżeli to zarządzenie wejdzie w życie, to nie tylko nasz kraj, ale ludzie tworzący takie przepisy staną się pośmiewiskiem dla wszystkich tych którzy będą tymi trupami wjeżdżać do stref zielonych a dla ludzi o wyższym statusie, których stać na auta elektryczne będą kolejnym przykładem osób z politowaniem. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Uwaga dotyczy stref czystego transportu.  *16) w art. 39:*  *a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:*  *„1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:*  *a) elektryczne,*  *b) napędzane wodorem,*  *c) napędzane gazem ziemnym,*  *d) napędzane gazem płynnym LPG,*  *e) autobusy zeroemisyjne*  *f) używane w ramach usługi współdzielenia*  *- z zastrzeżeniem ust. 2.",* | W ocenie zgłaszającego do katalogu pojazdów uprawnionych do wjazdu do stref czystego transportu powinny należeć również pojazdy używane w ramach usługi współdzielenia | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Rozszerzenie katalogu pojazdów uprawnionych o wjazd do strefy czystego transportu o samochody hybrydowe Plug-In |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym,  ~~d) napędzane gazem płynnym LPG,~~  e) autobusy zeroemisyjne  - z zastrzeżeniem ust. 2.", | Gaz jest przejściowym paliwem w drodze do transportu bezemisyjnego. Gaz LPG, w odróżnieniu od gazu ziemnego, wprowadza więcej zanieczyszczeń i nie ma perspektyw na dalszy rozwój. Dopuszczenie starych technologii opóźnia wprowadzenie elektromobilności. Działania UE i Komisji Europejskiej nie uwzględniają preferencji dla gazu LPG. Dopuszczenie stosowania LPG jako pełnoprawnego użytkownika niskiej emisji spowoduje zahamowanie rozwoju napędów „czystszych”. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) lit. b  Art. 39 | Urząd m. st. Warszawy | Zbędny zapis o obowiązku, miasta na północy nie mają istotnego problemu z zanieczyszczeniem powietrza, dotyczy on głównie zagłębia przemysłowego na południu  i centrum kraju. | Pozostawić w gestii gmin lub uzależnić tworzenie SCT w zależności od liczby dni „smogowych” na danym obszarze. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. Będą wprowadzane po przekroczeniu norm zanieczyszczenia powietrza. |
|  | Art.1 pkt 16 lit.b | Prezydent Miasta Bydgoszczy | Do ustawy EPA proponuje się wprowadzenie obowiązku tworzenia stref czystego transportu w miastach powyżej 100 tys. osób:  b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:  "1a. W gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe."  Proponujemy usunięcie tej zmiany z projektu ustawy. | Wymóg ten wydaje się zbędny. Sytuacja każdego z miast jest inna. Ustanowienie stref czystego powietrza powiązane musi być z jakością powietrza i możliwościami organizacji ruchu. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. b | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | Należy usunąć projektowany ust. 1a o obowiązku wprowadzania stref czystego transportu. | Strefy czystego transportu powinny być wprowadzane tam, gdzie wymaga tego konieczność ograniczenia emisji zanieczyszczeń, niezależnie od liczby mieszkańców lub wielkości gminy/miasta.  Decyzja o konieczności utworzenia na obszarze danej gminy lub miasta strefy czystego transportu może zapadać m.in. na etapie sporządzania Programu ochrony powietrza, o którym mowa w art. 91 ustawy Prawo ochrony środowiska. Przy opracowaniu takiego programu przeprowadza się analizy oddziaływania poszczególnych grup źródeł zanieczyszczeń, co pozwala na ustalenie, czy w danej lokalizacji potrzebne i uzasadnione jest tworzenie strefy czystego transportu. Warto podkreślić, że w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych wielkość obszaru objętego strefami czystego transportu została wymieniona jako jeden ze wskaźników monitorowania postępu (§ 3 pkt 5 lit. d tiret ósme). | **Uwaga kierunkowa uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | **Art. 1 pkt 16 lit. b projektu**  (dotyczy art. 39 ust. 1a) | **Konfederacja Lewiatan** | Konieczność doprecyzowania | Konieczne jest określenie:   1. cel takiego rozwiązania nie został dostatecznie wyjaśniony w treści uzasadnienia projektu (str. 17 zawiera dwa ogólnikowe zdania) oraz w OSR, 2. wejście w życie jest planowane dopiero od 01.01.2030 r., 3. spowoduje obciążenia finansowe dla gmin o ww. liczbie mieszkańców,   może spowodować utrudnienia w ruchu innych pojazdów niż te, uprawnione do poruszania się w takiej strefie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. b | Gmina Miejska Kraków | Zmiana brzmienia ust. 1a | Obligatoryjność wprowadzania stref czystego transportu powinna wynikać nie z wielkości miasta, a z wyników pomiarów zanieczyszczenia powietrza rejestrowanych przez stacje WIOŚ. Obowiązkowe wprowadzanie stref powinno dotyczy miast, gdzie przekraczane są wartości dopuszczalne dla ochrony zdrowia ludzkiego PM i NO wg DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. b | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | 1a. W gminach objętych obszarem metropolitalnym ustanowienie stref czystego transportu koordynuje związek metropolitalny.  1b. Sposób koordynacji określa w drodze uchwały organ stanowiący związku metropolitalnego. | Proponuje się usunięcie obligatoryjnego wymogu ustanawiania SCT przez gminy liczące powyżej 100 tys. mieszkańców. Wymóg ten nie ma uzasadnienia na obszarach metropolitalnych, które powinny być traktowane kompleksowo. Ponadto ustanawianie SCT przez miasta wchodzące w skład związku metropolitalnego powinno być koordynowane przez związek metropolitalny, co ma na celu zachowanie jednolitych standardów na obszarze dobowego przemieszczania się zarówno pojazdów, jak i mas powietrza. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | art. 16 pkt c | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | ust. 2 otrzymuje brzmienie  Posiadacza pojazdu o którym mowa w ust. 1 lit. c-d spełniające warunki art. 68i może wjechać do strefy czystego transportu jeżeli pojazd ten posiada oznakowanie umożliwiające wjazd do tej strefy. | W związku z tym, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa  z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (2019 poz. 2355 z póżn. zm DZU 2019 poz. 1272):  W art. 28 w ust. 3-5 pojawiają się zapisy o tablicach rejestracyjnych, które jasno dookreślają pojazdy, które są zaopatrzone w tzw. "tablice rejestracyjne zielone" :  "barwy czarnej na zielonym tle, w przypadku tablicy rejestracyjnej wydawanej dla pojazdu elektrycznego albo pojazdu napędzanego wodorem". Z powyższego zapisu wynika jasno, że pojazdy elektryczne jak i napędzane wodorem są oznaczane tablicami "zielonymi". Nie widzimy potrzeby ubiegania się o dodatkowe oznaczenia dla pojazdów napędzanych wodorem. Dodatkowo zmieniliśmy zapis dotyczący warunku logicznego "oraz" na wskazanie wprost, że pojazdy zasilane gazem LPG oraz gazem ziemnym (CNG) muszą spełniać zapisy art. 68i. Natomiast jeżeli intencją ustawodawcy było, że wszystkie pojazdy spełniające normy z art. 68 mogą wjeżdżać na strefę czystego transportu, to nie ma potrzeby dodatkowego uwypuklania przepisów dla LPG i gazu ziemnego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. c | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | Art. 39 ust. 2 ustawy o elektromobilności powinien obejmować wszystkie pojazdy wymienione w art. 39 ust. 1, a nie tylko te wskazane pod lit. b-d. W konsekwencji w projekcie należy zastąpić wszystkie odesłania do art. 39 ust. 1 lit b-d odesłaniem do art. 39 ust. 1. | Zmiana ma na celu wprowadzenie obowiązku posiadania odpowiedniego oznakowania w postaci nalepki przez wszystkie pojazdy uprawnione do wjazdu do strefy czystego transportu, w tym pojazdy elektryczne. Zmiana ta związana jest z faktem, że nie wszystkie samochody elektryczne posiadają specjalne tablice rejestracyjne, co dot. samochodów starszych i zagranicznych, które również powinny mieć możliwość wjazdu do strefy i być poddawane kontroli.  Brak jest również uzasadnienia dla nieoznakowania autobusów zeroemisyjnych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. c projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 39 ust. 2a | TAURON Nowe Technologie S.A. | Zgodnie z art. 83 ust. 2 pkt 2a Prawa o ruchu drogowym, pojazdy elektryczne posiadają tablice rejestracyjne wskazujące na rodzaj wykorzystywanego napędu. Od 1 stycznia 2020 r. nie ma już obowiązku stosowania nalepek identyfikacyjnych, zatem proponowany zapis art. 39 ust. 2a nie ma zastosowania, co w konsekwencji powoduje również potrzebę usunięcia ust. 2.  Art. 39 ust. 2a – wykreślenie  Art. 39 ust. 2b – wykreślenie | Zgodnie z uwagą. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. d | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | Uwaga o charakterze ogólnym | 1. Ustawodawca nie określił kto będzie producentem nalepek, czy stacje kontroli pojazdów będą zamawiały nalepki u konkretnych wskazanych dostawców, czy też będą musiały je wytworzyć we własnym zakresie.  2. Nie przewidziano czy wydawanie nalepek będzie prowadzone w ramach ewidencji, która pozwoli na kontrolowanie co najmniej ilości ich wydania.  3. Nie przewidziano także czy informacja o wydanej nalepce będzie trafiała do Centralnej Ewidencji Pojazdów.  4. Nie określono, kto będzie otrzymywał opłatę za wydanie nalepek (opłata ta powinna stanowić przychód stacji kontroli pojazdów, skoro zakłada się, że to diagności w niej zatrudnieni będą je wydawali).  5. Nie określono żadnej procedury, czy też delegacji do jej ustanowienia dla ministra właściwego ds. transportu na podstawie której diagnosta ma decydować o wydaniu nalepki (wszystkie badania techniczne w naszym porządku prawnym są ściśle opisane w rozporządzeniach wykonawczych, które nie tylko określają sposób badania pojazdu, ale także kryteria niezbędne do wydania oceny technicznej).  6. W obecnym stanie prawnym diagności nie mają dostępu do danych homologacyjnych pojazdów. Jeżeli mieli by się tymi danymi kierować przy wydawaniu nalepek umożliwiających wjazd do strefy czystego powietrza, to powinni mieć do tych danych dostęp. Z doświadczenia wiemy, że często właściciel lub posiadacz pojazdu nie dysponuje wyciągiem ze świadectwa homologacji. Dotyczy to w szczególności pojazdów używanych sprowadzonych z zagranicy w tym z poza terytorium UE. W przypadku braku narzędzi diagnosta będzie miał problem z określeniem, którą normę emisję spalin spełnia pojazd.  7. Zaproponowana opłata w wysokości do 5 PLN w naszej ocenie nie jest adekwatna do zakresu odpowiedzialności i pracy diagnosty. W przypadku badań zakładających ogólne oględziny pojazdów i pracy na dokumentach stawka wynosi co najmniej 50 PLN np. badanie dodatkowe „VAT” lub pojazdu z zamontowaną blokadą alkoholową, czy też dokonanie odczytu wskazania drogomierza. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. d | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 39 ust. 2a otrzymuje brzmienie:  „2a. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 2, jest nalepka wydawana przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, **który umieszcza ją** na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu po lewej stronie”. | Projektowany zapis ust. 2a nie precyzował, kto ma umieścić nalepkę na przedniej szybie pojazdu, czy diagnosta, czy właściciel lub posiadacz pojazdu. Zaproponowane nowe brzmienie ust. 2a jasno wskazuje, że to diagnosta umieszcza nalepkę na przedniej szybie pojazdu. Takie rozwiązanie spowoduje także, że wydana nalepka zostanie umieszczona na konkretnym pojeździe. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. d | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 39 ust. 2b otrzymuje brzmienie:  „2b. Za wydanie i umieszczenie nalepki, o której mowa w ust. 2, diagnosta pobiera opłatę, **której maksymalna wysokość wynosi 100 zł. Opłata stanowi przychód podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów”** | Zaproponowana w projekcie maksymalna opłata w wysokości do 5 PLN w naszej ocenie nie jest adekwatna do zakresu odpowiedzialności i pracy diagnosty.  W obecnym stanie prawnym istnieją dodatkowe badania techniczne pojazdów, w których pracochłonność i zakres czynności wydają się być zbliżone do projektowanej czynności polegającej na wydaniu i umieszczaniu nalepki np. badanie dodatkowe „VAT” lub pojazdu z zamontowaną blokadą alkoholową, czy też dokonanie odczytu wskazania drogomierza. W tych przypadkach minister właściwy ds. transportu określił opłatę za te badania i czynność w wysokości 50 złotych.  W naszej ocenie mamy do czynienia z czynnością wymagającą analogicznego nakładu pracy. Dlatego też wysokość opłaty za tą czynność powinna być co najmniej na tym samym poziomie.  Proponowany zapis precyzuje także, że opłata za wydanie i umieszczenie nalepki stanowi przychód podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. d | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 39 ust. 2c otrzymuje brzmienie:  „2c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:  1) wzór oznakowania pojazdu umożliwiającego wjazd do strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu;  2) wysokość opłaty za wydanie tego oznakowania, o którym mowa w ust. 1, mając na uwadze szacunkowy koszt wytworzenia tego oznakowania oraz wydawania go posiadaczom pojazdów;  **3) szczegółowe czynności uprawnionych diagnostów związane z wydaniem oznakowania pojazdu o którym mowa w ust. 2, mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej procedury w zakresie wydawania i umieszczania tego oznakowania.”** | W art. 39 ust. 2c został dodany pkt 3), który będzie upoważniał ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzeni określającego jakie czynności ma wykonać diagnosta przy wydawaniu i umieszczaniu nalepki. Ustawa powinna zawierać delegację dla ministra w tym zakresie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) lit. d  Art. 39 ust. 2b-2c | Urząd m. st. Warszawy | opłata w wysokości 5 zł,  pomieszanie pojęć (np. nalepka/oznakowanie, ustępów  z punktami,– np. w ust. 2b jest mowa o nalepce z ustępu 2 a ustęp 2 mówi o oznakowaniu, o nalepce jest mowa w ust. 2a. Z kolei w ust. 2c w pkt 2 jest odwołanie do ust. 1 (opłata),  o której ustęp 1 nic nie mówi. Istnieje konieczność korekty. | Opłata (tu jest 5 zł) powinna być regulowana Rozporządzeniem Ministra właściwego ds. transportu a nie sztywno zapisywana, by zmiana opłaty nie wymagała zmiany ustawy. Analogicznie, dotyczy to także kwoty 2,50 zł/h - (Art. 1 pkt 16 lit. h). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | dotyczy art. 16 pkt d | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | proponujemy zapis:  2a.Posiadacz pojazdu może skorzystać z wyłączenia, o którym mowa w ust.2, jeżeli zapewni oznakowanie tego pojazdu na jego przedniej szybie zgodne  z przepisami wydanymi na podstawie art.76 ust.1pkt.1 lit.a Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym. Oznakowanie to wydaje posiadaczowi pojazdu starosta właściwy ze względu na miejsce rejestracji posiadacza pojazdu.  Można również połączyć proponowane zapisy art. 2 oraz 2a i zaproponować:  2. Posiadacz pojazdu o którym mowa w ust. 1 lit. c-d spełniające warunki art. 68i może wjechać do strefy czystego transportu jeżeli pojazd ten posiada oznakowanie na jego przedniej szybie zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art.76 ust.1pkt.1 lit.a Ustawy z dnia 20czerwca 1997r. – Prawo  o ruchu drogowym. Oznakowanie to wydaje posiadaczowi pojazdu starosta właściwy ze względu na miejsce rejestracji pojazdu. | Dotychczasowe zapisy w art. 39 ust. 2 źle wskazywały jednostki uprawnione do wydawania oznakowanie umożliwiającego wjazd do strefy czystego transportu. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, podmioty, które nie posiadały wiedzy na temat pojazdu  i nie miały możliwości weryfikacji tej wiedzy. Natomiast wskazanie starosty (prezydenta miasta na prawach starosty) jest tu wyborem prawidłowym i dodatkowo zgodnym  z zapisami Obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r.  w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury  w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych  z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (DZ.U. 2019 poz. 2130):  §11.2.Dane i informacje, o których mowa w ust.1a–1c zamieszcza się odpowiednio  w poszczególnych rubrykach pozwolenia czasowego albo dowodu rejestracyjnego, stosując następujące zasady:  30)w rubryce „ADNOTACJE URZĘDOWE” – wpisuje się następujące skróty odpowiadające treści adnotacji:  z)„(V.9) poziom emisji spalin ‒ Euro ...” – wpisując przy pierwszej rejestracji pojazdu poziom emisji spalin na podstawie dokumentów, o których mowa w § 1 pkt 1 załącznika nr 2a do rozporządzenia, albo na wniosek właściciela pojazdu,  w przypadku pojazdu uprzednio rejestrowanego – na podstawie wytycznych określonych w §1 pkt. 2 załącznika nr a do rozporządzenia; w przypadku wpisania poziomu emisji spalin w pozwoleniu czasowym stosuje się wytyczne określone  w załączniku nr 2a do rozporządzenia; dotyczy samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, samochodów specjalnych, ciągników samochodowych oraz autobusów, oraz wytyczne zawarte w załączniku 2 wspomnianej ustawy:  Załącznik nr 2a  WYTYCZNE DO UMIESZCZANIA W ADNOTACJACH DOWODU REJESTRACYJNEGO INFORMACJI O SPEŁNIENIU PRZEZ SAMOCHÓD OSOBOWY, SAMOCHÓD CIĘŻAROWY, SAMOCHÓD SPECJALNY, CIĄGNIK SAMOCHODOWY LUB AUTOBUS OKREŚLONEGO POZIOMU EMISJI EURO  Powinny być wystarczającym argumentem do wskazania organu, który miałby wydawać oznaczenie pojazdu - z dodatkowym obowiązkiem umieszczania na niej numeru rejestracyjnego pojazdu.  W opinii Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych wskazanie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jest najlepszym wyborem, ponieważ jest to organ homologacyjny, który posiada wiedzę na temat homologacji pojazdu oraz posiada wgląd w rejestr Centralnej Ewidencji Pojazdów. Na podstawie numeru VIN pojazdu jest w stanie jednoznacznie określić czy pojazd spełnia warunki uzyskania wjazdu do strefy czystego transportu. To prawdopodobnie w sprawach spornych dotyczących spełnienia przez pojazd odpowiedniej normy Dyrektor Transportowego Dozoru będzie organem opiniodawczym i wydawał będzie decyzję ostateczną dotyczącą spełnianie odpowiedniej normy przez pojazd.  Dlatego proponujemy alternatywny zapis:  d) po ustępie 2 dodaje się ustępy 2a - 2c w brzmieniu:  „2a. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 2, jest nalepka wydawana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego i umieszczana na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu po lewej stronie.  2b. Za wydanie nalepki, o której mowa w ust. 2, Dyrektor TDT pobiera opłatę, której maksymalna wysokość wynosi 5 zł. Opłata jest przychodem Transportowego Dozoru Technicznego.  2c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:  1) wzór oznakowania pojazdu umożliwiającego wjazd do strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu;  2) wysokość opłaty za wydanie tego oznakowania, o którym mowa w ust. 1, mając na uwadze szacunkowy koszt wytworzenia tego oznakowania oraz wydawania go posiadaczom pojazdów." | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | dotyczy art. 16 pkt d | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | proponujemy zapis:  - pkt 3 otrzymuje brzmienie:  „3) pojazdy posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne; z wyłączeniem pojazdów użytkowanych do celów zarobkowych. | Uważamy, że pojazdy przeznaczone do celów zarobkowych, a oznaczone jako pojazdy którymi poruszają się osoby niepełnosprawne powinny wypełniać założenia pojazdów zero emisyjnych. Nie widzimy potrzeby odstępstwa dla pojazdów używanych do celów zarobkowych nie spełniających zapisów art. 39 ust. 1. i art. 39 ust. 2.  Wnioskujemy, o zawężenie osób korzystających z odstępstwa, mając na uwadze, że pojazdy używane do celów zarobkowych mogą cały czas poruszać się po strefie ograniczonego transportu i powodować wydzielanie szkodliwych substancji w dużo większym stopniu jak pojazdy prywatne wykorzystywane przez osoby niepełnosprawne. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. d | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | 1. ust. 2a – proponowana treść przepisu: „oznakowania pojazdu, o którym mowa w ust. 2, dokonuje diagnosta w stacji kontroli pojazdów o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym poprzez umieszczenie nalepki na przedniej szybie pojazdu, po weryfikacji spełnienia przez pojazd wymagań określonych w ust. 1 lub art. 68i.”. 2. ust. 2b – Słowa „Za **wydanie** nalepki, o której mowa **w ust. 2**, diagnosta pobiera opłatęktórej maksymalna wysokość wynosi **5 zł**” należy zastąpić słowami „Za **umieszczenie** nalepki, o której mowa **w ust. 2a**,diagnosta pobiera opłatę której maksymalna wysokość wynosi **20 zł**”.   ust. 2c pkt 1 – proponowana treść przepisu: „wzór oraz miejsce umieszczenia oznakowania pojazdu umożliwiającego wjazd do strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji oraz rozróżnienia kategorii pojazdów, o których mowa w art. 39 ust. 1 oraz art. 68i”. | 1. Sugerowana zmiana brzmienia art. 39 ust. 2a ma na celu doprecyzowanie, że obowiązkiem diagnosty jest nie tylko wydanie nalepki, ale umieszczenie jej na pojeździe po weryfikacji, że pojazd ten spełnia wymogi określone w art. 39 ust. 1 lub art. 68i ustawy. W innym przypadku istnieje ryzyko, że nalepka wydana przez diagnostę zostanie umieszczona na innym pojeździe, niespełniającym wymogów określonych w ustawie.   Z przepisu usunięto zapis nakazujący umieszczenie nalepki w lewym dolnym rogu szyby. Takie rozwiązanie utrudniłoby kontrolowanie prawidłowości oznaczenia pojazdu ze względu na obowiązujący w Polsce ruch prawostronny, jednocześnie ograniczając pole widzenia kierowy i potencjalnie wpływając na jego koncentrację w trakcie prowadzenia pojazdu.  Bardziej odpowiednim miejscem umieszczenia nalepki jest prawy dolny róg, w którym obecnie umieszcza się nalepkę kontrolną z numerem rejestracyjnym, o której mowa w art. 71 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Miejscem tym – zgodnie z §40 Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych. Obowiązek umieszczania nalepki kontrolnej zostanie uchylony w dniu 4 września 2021 r., co oznacza, że w przypadku pojazdów zarejestrowanych przed tym dniem i posiadającym nalepkę kontrolną, nalepkę uprawniającą do wjazdu do strefy czystego transportu powinno umieszczać się bezpośrednio nad nalepką kontrolną.  Niezależnie od powyższego, miejsce umieszczenia nalepki powinno zostać określone nie w przepisie ustawy, lecz w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 2c, biorąc pod uwagę możliwe zmiany technologii znakowania i kontrolowania pojazdów.   1. W proponowanej treści ust. 2b wskazano, że o nalepce jest mowa w ust. 2, gdy w rzeczywistości mówi o niej ust. 2a.   Zmiana słowa „wydanie” słowem „umieszczenie” jest konsekwencją uwagi opisanej w punkcie 1.  Wysokość opłaty za wydanie-nalepki nie powinna być uzależniona jedynie od szacunkowego kosztu wytworzenia oraz wydawania go posiadaczom pojazdów, ale powinna uwzględniać również przychód osób odpowiedzialnych za wytworzenie i dystrybucję. Jednocześnie maksymalna kwota winna uwzględniać potencjalne ryzyko wzrostu kosztów. W związku z tym, że jest to opłata jednorazowa nie powodowałoby to znaczących obciążeń właściciela pojazdu.   1. Rozporządzenie powinno dodatkowo określać miejsce umieszczenia nalepek, a także określać ich wzory w zależności od rodzaju pojazdów, o których mowa w art. 39 ust. 1 oraz 68i. Zmiana taka ograniczy ryzyko wykorzystywania nalepek i naruszania ograniczeń wjazdu do stref czystego transportu przez użytkowników pojazdów, o których mowa w art. 68i po upływie okresów wskazanych w tym przepisie.   Miejsce umieszczenia nalepki powinno zostać określone w rozporządzeniu ministra, biorąc pod uwagę możliwe zmiany technologii w znakowaniu i kontrolowaniu pojazdów. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 p. 16 lit. d | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | „2a. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 2, jest nalepka wydawana przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, umieszczana na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu po lewej stronie. Oznakowaniem pojazdu w przypadku pojazdu elektrycznego albo pojazdu napędzanego wodorem jest tablica rejestracyjna o której mowa w § 28 ust. 3 pkt 2 albo ust. 4 pkt 2, albo ust. 5 pkt 2 albo ust. 5a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 lipca 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 1272)” | Mając na uwadze, że obecnie pojazdy elektryczne i napędzane wodorem mają specjalne dedykowane tablice rejestracyjne wydaje się, że tych pojazdów nie powinien dotyczyć wymóg naklejki i wystarczającym oznakowaniem jest tablica rejestracyjna o której mowa w § 28 ust. 3 pkt 2 albo ust. 4 pkt 2, albo ust. 5 pkt 2 albo ust. 5a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 lipca 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 1272). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt. 16 lit. d | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | d) po ustępie 2 dodaje się ustępy 2a - 2c w brzmieniu:  „2a. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 2, jest odpowiednia tablica rejestracyjna upoważniająca do wjazdu do strefy czystego transportu. | Nalepki nie są dobrym pomysłem, gdyż mogą stanowić nadużywanie przyznawanych przywilejów. Sugeruję rozważenie różnych kolorów rejestracji (podobnie jak w przypadku pojazdów elektrycznych /zielone/). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. d | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Zgodnie z art. 83 ust. 2 pkt 2a Prawa o ruchu drogowym, pojazdy elektryczne posiadają tablice rejestracyjne wskazujące na rodzaj wykorzystywanego napędu. Od 1 stycznia 2020r. nie ma już obowiązku stosowania nalepek identyfikacyjnych, zatem proponowany zapis art. 39 ust. 2 pkt 2a nie ma zastosowania.  Art. 39 ust. 2 pkt 2a – wykreślony  Art. 39 ust. 2 pkt 2b – wykreślony | Brak uzasadnienia do stosowania zapisu w myśl Ustawy | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | art. 1 pkt 16 lit. e (projektowany art. 39 ust. 3 pkt 1 lit g i h) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Konieczne usunięcie w art. 39 w ust. 3 w pkt 1 lit g oraz doprecyzowanie lit. h  Propozycja:  h) których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mikroprzedsiębiorcy lub mali przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 2 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.) wykonujących działalność gospodarczą **na nieruchomościach znajdujących** się na terenie wyznaczonej strefy;”, | Dopuszczenie do poruszania się po strefie czystego transportu „pojazdów użytkowanych w celu pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawa życia codziennego” oznaczałoby, że każdy pojazd w praktyce będzie mógł poruszać się po tej strefie. Nie ma możliwości weryfikacji, czy użytkownik pojazdu wjedzie do strefy w celu pomocy osobie potrzebującej wsparcia. Może to prowadzić do patologii: umawiania się kierowców z osobą niepełnosprawną zamieszkującą w strefie, że jej pomaga, w razie kontroli np. straży gminnej.  Przepis jest zbędny gdyż służby miejskie świadczące usługi opieki, np. MOPS-y czy MOPR-y zostały zwolnione z tej opłaty.  Dopuszczenie do poruszania się po strefie czystego transportu pojazdów których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mikroprzedsiębiorcy lub mali przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 2 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.) wykonujących działalność gospodarczą na terenie wyznaczonej strefy jest nieprecyzyjne – nie wiadomo, czy dotyczy ono również dostawców, przedsiębiorców świadczących usługi przewozu (co nie powinno być dozwolone), czy jedynie przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w lokalu znajdującym się w strefie. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) lit. e i g  Art. 39 ust. 3 lit. f, g i h | Urząd m. st. Warszawy | f- brak definicji pojęcia „służby miejskie”  g - zapis umożliwiający wjazd praktycznie każdemu – nie do zweryfikowania | f - doprecyzować, dodać do słowniczka  g - do wykreślenia  h - do przeredagowania - właściciele, posiadacze lub użytkownicy (mikroprzedsiębiorcy lub mali przedsiębiorcy) prowadzący swoje biznesy  w SCT powinni otrzymać stosowne oznakowanie – ustawa powinna zwierać delegację do wydawania takich identyfikatorów przez wójtów, burmistrzów, prezydentów.  W pkt e pozostał wyraz „mieszkańcy”, który nie jest prawnie zdefiniowany. Należy wprowadzić uprawnienie dla JST do wydawania zezwolenia do wjazdu do strefy (na wzór abonamentu mieszkańca w SPPN) | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art., 1 pkt 16 lit e | Osoba prywatna | W art. 39 ustęp 3 punkt 1 nie dodawać punktu „g” (użytkowanych w celu pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawa życia codziennego) | Punkt ten spowoduje de facto likwidację strefy i brak możliwości egzekwowania wjazdu do niej. Każdy kierowca może uzasadnić wjazd do strefy tym punktem a organy kontrolne nie mają jak tej informacji zweryfikować. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art., 1 pkt 16 lit e | Osoba prywatna | W art. 39 ustęp 3 punkt 1 nie dodawać punktu „h” (których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mikroprzedsiębiorcy lub, mali przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 2 załącznika I do rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.) wykonujących działalność gospodarczą na terenie wyznaczonej strefy;”,) | Nie ma żadnego powodu żeby wykluczać mikroprzedsiębiorców lub małych przedsiębiorców z przepisów. Doprowadzi to do paradoksalnych sytuacji gdzie ktoś z samochodem spełniającym EURO 3 nie będzie mógł wjechać do strefy, a osoba zatrudniona na umowie cywilno-prawnej pracująca w strefie będzie mogła tam wjechać np. 20 letnim dieslem | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. e | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | W odniesieniu do poszczególnych jednostek redakcyjnych projektowanego art. 39 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1:   1. pkt. 1 lit. f – h – w obecnym kształcie projekt zawiera zbyt wiele wyjątków od ograniczenia wjazdu do stref czystego transportu, co spowoduje – jak wynika z dotychczasowej praktyki – że strefy działające w oparciu o projektowane przepisy również nie będą spełniać swojego zadania; 2. pkt 1 lit. f – Pojęcie „służb miejskich” nie zostało zdefiniowane na poziomie ustawowym, nie jest również stosowane w innych ustawach, co doprowadzi do powstania istotnych problemów interpretacyjnych. Należy rozważyć:    1. enumeratywne wyliczenie pojazdów, lub    2. wprowadzenie do ustawy definicji pojęcia „służb miejskich”, lub    3. zastosować inne pojęcie, którego znaczenie w języku prawnym nie budzi wątpliwości (np. poprzez odwołanie do wykonywania zadań publicznych); 3. pkt 1 lit. g – Należy ograniczyć zbyt szerokie wyłączenie dot. „pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawach życia codziennego”, poprzez dodanie do tego przepisu zwrotu „jeżeli wsparcia nie da się udzielić bez naruszenia ograniczenia poruszania się po strefie czystego transportu”; 4. pkt 1 lit. g – Słowa „pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych **sprawa** życia codziennego” należy zastąpić słowami „pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych **sprawach** życia codziennego”; 5. pkt 1 lit. h – Należy usunąć wyłączenie ograniczenia dla mikroprzedsiębiorców i małych przedsiębiorców wykonujących działalność na terenie strefy czystego transportu. 6. pkt 3 – zgodnie z zasadami techniki prawodawczej należy ten punkt uchylić, a jego nową treść proponowaną w analizowanym projekcie umieścić w kolejnym przepisie, tj. pkt 3a, którego treść powinna wyglądać następująco: „pojazdy używane przez osoby legitymujące się kartą parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym”; 7. Należy uchylić obecny art. 39 ust. 3 pkt 1 lit e ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dot. wyjątku dla mieszkańców strefy czystego transportu, z uwagi na sprzeczność tego wyjątku z celem ustanawiania strefy.   Należy uchylić art. 39 ust. 4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, z uwagi na ryzyko wprowadzenia zbyt daleko idących wyjątków, które doprowadzą do niespełnienia celów przez wprowadzane strefy. Jednocześnie należy dodać nowy art. 39a przewidujący możliwość udzielania jednorazowych zezwoleń na wjazd do strefy (zob. poniżej). | 1. Nie ograniczenie katalogu wyłączeń może doprowadzić do niespełnienia celów przez wprowadzane strefy, jak to nastąpiło ze Strefą Czystego Transportu „Kazimierz” w Krakowie, poprzez zbyt szeroki katalog wyłączeń i niemożność egzekwowania ograniczeń. Zob. *Strefa czystego transportu na Kazimierzu w Krakowe – studium przypadku oraz wnioski dla samorządów i rządzących* ( <https://blog.frankbold.pl/analiza-sct-kazimierz/>). 2. Pojęcie „służb miejskich” nie zostało zdefiniowane na poziomie ustawowym, nie jest również stosowane w innych ustawach, co doprowadzi do powstania istotnych problemów interpretacyjnych. Pojęcie to występuje jedynie w Załączniku nr 1 części 3.2.1. do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, gdzie wskazano, że „przez pojazdy służb miejskich należy rozumieć pojazdy straży pożarnej, policji, pogotowia ratunkowego oraz przedsiębiorstw: oczyszczania miasta, utrzymania zieleni i dróg, wodociągowo-kanalizacyjnych, gazowniczych, energetycznych, telekomunikacyjnych itp.”. Brak jest jednak możliwości do odesłania w tekście ustawy do definicji zawartej w rozporządzeniu. Co więcej, pojazdy objęte tą definicją są już częściowo enumeratywnie wymienione w art. 39 ust. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Stąd należy rozważyć jedno z rozwiązań zaproponowanych w uwadze. 3. Za niecelowe należy uznać wprowadzenie do ustawy nieprecyzyjnego i bardzo szerokiego wyłączenia dla pojazdów użytkowanych w celu pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawach życia codziennego. Nie każde bowiem wsparcie wymaga poruszania się po strefie czystego transportu pojazdem niespełniającym jej wymagań. Stąd też proponowany przepis powinien mieć charakter w pełni subsydiarny, a wyjątek powinien być ograniczony tylko do wyjątkowych sytuacji, w których nie można pomóc osobie potrzebującej bez wykorzystania pojazdu niespełniającego warunków wjazdu do strefy.   Jednocześnie warto również wskazać w uzasadnieniu projektu, że w określonych przypadkach odpowiedzialność za wjazd na obszar strefy czystego transportu pojazdem niespełniającym jej wymagań, wprowadzona na podstawie art. 96c kodeksu wykroczeń, będzie wyłączona na zasadach ogólnych, choćby ze względu na brak winy (art. 1 § 2 kodeksu wykroczeń) lub stan wyższej konieczności (art. 16 § 1 kodeksu wykroczeń).   1. Niezależnie od powyższej uwagi w treści przepisu omyłkowo użyto słowa „sprawa” zamiast prawidłowego słowa „sprawach”. 2. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego w roku 2018 liczba samych mikroprzedsiębiorstw przekraczała w Polsce 2 100 000 podmiotów. Pojazdy należące do mikro- i małych przedsiębiorstw generują znaczą część ruchu w centrach gmin. Przyznanie im wyłączenia jest niezasadne i sprawi, że strefy czystego transportu będą nieefektywne i nie doprowadzą do osiągnięcia celów, dla których będą ustanawiane. 3. Obecna treść pkt 3 odwołuje się do autobusów zeroemisyjnych, które zgodnie z projektem zostaną umieszczone w art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W związku z tym, że treść nowego pkt 3 dot. zupełnie innej kwestii niż autobusy zeroemisyjne, punkt ten należy uchylić i wprowadzić nowy pkt 3a.   Pojazdy używane przez osoby niepełnosprawne lub placówki udzielające im pomocy mogą korzystać z kart parkingowych, które uprawniają je do niestosowania się do określonych znaków drogowych. Zasady wydawania kart określa art. 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (wzór obecnie ustalony w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydania i zwrotu kart parkingowych).Z uwagi na to, że takie karty parkingowe są europejskim standardem powinny one zostać również wykorzystane w celu umożliwiania osobom niepełnosprawnym wjazdu do stref czystego transportu. Co więcej, karta wydawana jest dla konkretnej osoby lub placówki, a nie służy do znakowania indywidualnych pojazdów, co daje osobie niepełnosprawnej możliwość korzystania z dowolnego pojazdu.   1. Celem wprowadzenia stref czystego transportu jest zapobieżenie negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu. W związku z tym, że znacząca część pojazdów użytkowanych na danym obszarze stanowią pojazdy używane przez mieszkańców (pomiary wykonane w Krakowie w lipcu 2019 r. wskazują, że za przeciętnie 2/3 ruchu ulicznego odpowiadają pojazdy należące do osób stale zamieszkujących na obszarze miasta – zob. *Raport. Pomiary zdalne emisji spalin. Kraków. Lipiec 2019* (http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC\_polish\_v5.pdf)) wprowadzenie dla nich wyjątku od zakazu wjazdu do strefy sprawi, że strefa będzie miała znikomy wpływ na poprawę jakości powietrza. 2. Przykład Strefy Czystego Transportu „Kazimierz” w Krakowie pokazuje, że poprzez zbyt szeroki katalog wyłączeń i w konsekwencji brak możliwości egzekwowania ograniczeń, cel dla którego strefa została ustanowiona nie został spełniony, z uwagi na to, że niemal każdy pojazd mógł do niej wjechać. Zob. *Strefa czystego transportu na Kazimierzu w Krakowe – studium przypadku oraz wnioski dla samorządów i rządzących* ( <https://blog.frankbold.pl/analiza-sct-kazimierz/>)   Jednocześnie wyjątki wjazdu do stref powinny być jednolite dla każdej gminy, co wpłynie pozytywnie na określoność przepisów i odbiór prawa przez obywateli. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | **Art. 1 pkt 16 lit. e**  (dotyczy art. 39 ust. 3 pkt 1 lit. g oraz h) | **Konfederacja Lewiatan** | Uwaga ogólna do projektowanych przepisów.  Konieczność doprecyzowania OSR i uzasadnienia. | W naszej ocenie przesłanki ograniczające wjazd pojazdów użytkowanych w celu pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawach życia codziennego (lit. g) oraz pojazdów, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mikroprzedsiębiorcy lub mali przedsiębiorcy wykonujący w takich strefach działalność gospodarczą (lit. h), są po pierwsze, nieweryfikowalne i ogólne a po drugie, stanowią naruszenie zasady równości traktowania przedsiębiorców, bowiem: dyskryminują innych przedsiębiorców, np. dużych, którzy nie posiadając pojazdów zasilanych elektrycznie, wodorem, LNG lub CNG, prawdopodobnie będą musieli ponosić dodatkowe opłaty za wjazdy do stref czystego transportu. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. e | Biuro Gospodarki Odpadami Komunalnymi Urzędu m.st. Warszawy  Wydział Gospodarki Odpadam i Stałymi i Ciekłymi | W art. 39 ust. 3 ustawy proponuje się brzmienie lit. f):  f) służb miejskich i komunalnych, zaopatrzenia oraz mieszkańców strefy | Należy uwzględnić służby komunalne takie jak odbierające odpady komunalne, wodno-kanalizacyjne, ciepłownicze oraz pojazdy zaopatrzenia i osoby zamieszkujące strefę. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. e | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Doszczegółowienie zakresu punktu. | „Niezbędne sprawy życia codziennego” nie są sformułowaniem zdefiniowanym, a więc na etapie wdrażania zapisów Ustawy pojawią się wątpliwości odnośnie tego, które sprawy mogą zostać zaliczone do „niezbędnych”. W związku z tym należałoby doszczegółowić, bądź wyjaśnić ten zapis. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 Pkt 16 e | Biuro Gospodarki Odpadami Komunalnymi Urzędu m.st. Warszawy  Wydział Gospodarki Odpadam i Stałymi i Ciekłymi | W art. 39 ust. 3 ustawy proponuje się brzmienie lit. f):  f) służb miejskich i komunalnych, zaopatrzenia oraz mieszkańców strefy | Należy uwzględnić służby komunalne takie jak odbierające odpady komunalne, wodno-kanalizacyjne, ciepłownicze oraz pojazdy zaopatrzenia i osoby zamieszkujące strefę | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1pkt 16 lit. f | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | Należy usunąć przepisy umożliwiające wjazd na obszar strefy czystego transportu pojazdom niespełniającym wymagań określonych dla tej strefy pod warunkiem uiszczenia opłaty. | Celem wprowadzenia stref czystego transportu jest zapobieżenie negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu. Wprowadzanie opłaty, umożliwiającej wjazd do takiej strefy nawet pojazdów niespełniających jakichkolwiek norm Euro unicestwia ten cel.  Jednocześnie z uwagi na czas trwania procesu uchwałodawczego, *vacatio legis* uchwał ustanawiających strefy czystego transportuoraz długi proces wdrażania nowej organizacji ruchu i oznakowania na terenie stref, kierowcy będą mieli odpowiedni czas – sięgający od kilku do kilkunastu miesięcy – na zapoznanie się z ograniczeniami obowiązującymi w strefie i dostosowanie do nich. Dodatkowo, mając na uwadze treść projektowanego art. 68i ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w początkowych latach funkcjonowania systemu stref katalog pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy będzie i tak bardzo szeroki. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. f | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | f) ust. 4a otrzymuje brzmienie:  „4a. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić poruszanie się po tej strefie, w okresie nie dłuższym niż ~~3 lata~~  1 roku od dnia przyjęcia uchwały, pojazdów innych niż określone w ust. 1 i w ust. 3–4 oraz w art. 68i pod warunkiem uiszczenia opłaty.”, | Ustawa przewiduje dużą ilość wyjątków dotyczących możliwości wjazdu do strefy co powoduje, że nie jest konieczne utrzymywanie tak długich okresów przejściowych. Ustanawianie wówczas SCT nie ma sensu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. g (projektowany art. 39 ust. 4b) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Konieczność określenia możliwości wykorzystywania opłat za korzystanie ze strefy czystego transportu na cele związane z zakupem pojazdów zeroemisyjnych jak tramwaje, trolejbusy i pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym.  g) w ust. 4b:  - punkt drugi otrzymuje brzmienie:  „2) zakupu autobusów zeroemisyjnych, **tramwajów, trolejbusów i pojazdów kolejowych o napędzie elektrycznym;**  - w pkt 3 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:  „4) sporządzenia planów, o których mowa w ust. 6.”, | Nie jest zrozumiałe, dlaczego opłata za wjazd do strefy czystego transportu może być wykorzystana przez gminę wyłącznie na potrzeby zakupu autobusów zeroemisyjnych, podczas gdy zeroemisyjne pojazdy to również tramwaje, trolejbusy i pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencję wnioskodawcy. |
|  | Art. 39 ust. 4b | Śląska Koalicja Rowerowa | Dodać punkt w brzmieniu: „rozwój infrastruktury rowerowej” | Ze względu na niższą emisję zanieczyszczeń dojazd rowerem do strefy czystego transportu powinien być brany pod uwagę w pierwszej kolejności przed dojazdem autobusem. Komunikacja rowerowa jest w polskich miastach z reguły jeszcze bardziej zaniedbana niż komunikacja miejska. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 39 ust. 4b | Gliwicka Rada Rowerowa | Dodać punkt w brzmieniu: „rozwoju infrastruktury rowerowej”. | Rozwój infrastruktury rowerowej przyczyni się do częstszego korzystania z transportu rowerowego, który jest zero emisyjny, co przyczyni się do mniejszej emisji zanieczyszczeń z transportu. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16) lit. g i i  Art. 39 ust. 4b | Urząd m. st. Warszawy | zmiany w ust. 4b – (odniesienie się do nowego ust. 6 - pkt 16 lit. i) | co do zasady SCT obejmuje/(ma objąć) centra miast, są to obszary najlepiej obsługiwane przez PTZ, po co więc uchwalać (Rada gminy) coś, co dobrze funkcjonuje.  Co do pkt 2 w ust. 6, jeśli ustawa nakazuje stworzyć miejsca parkingowe dla pojazdów podlegających ograniczeniom wjazdu, to jest to zachęta do podróżowania „starymi” pojazdami do granic strefy a nie planowania podróży z wykorzystaniem PTZ. Art. 1 pkt 16 lit. i - do wykreślenia | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art.16 lit g) | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Doszczegółowienie zakresu punktu | „Niezbędne sprawy życia codziennego” nie są sformułowaniem zdefiniowanym, a więc na etapie wdrażania zapisów Ustawy pojawią się wątpliwości odnośnie tego, które sprawy mogą zostać zaliczone do „niezbędnych”. W związku z tym należałoby doszczegółowić, bądź wyjaśnić ten zapis. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. h (projektowany art. 39 ust. 4c) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Konieczne jest uelastycznienie stawki opłaty za wjazd do strefy czystego transportu, np. przez odniesienie jej do wysokości minimalnego wynagrodzenia, oraz doprecyzowanie wysokości i sposobu ustalenia opłaty abonamentowej, zryczałtowanej lub jednorazowej,  Propozycja:  4c. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu ustala rada gminy, uwzględniając, że opłata ta:  1) nie może być wyższa **niż 0,10 % minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2018 r. poz. 2177, z późn. zm.)** za godzinę i może być pobierana jedynie za przebywanie w tej strefie pojazdów, o których mowa w ust. 4a;  2) może mieć formę opłaty abonamentowej, zryczałtowanej lub jednorazowej, **przy czym wysokość tej opłaty nie może być wyższa w przeliczeniu na godzinę niż wysokość opłaty wskazanej w pkt 1**.”, | Ustalenie sztywnej maksymalnej opłaty za wjazd do strefy czystego transportu spowoduje, w perspektywie obowiązywania przepisów przejściowych w art.68i projektu ustawy przez 25 lat, spadek wartości tej opłaty w stosunku do wysokości wynagrodzenia, i brak możliwości jej podniesienia. Proponowany zapis jest analogiczny do sposobu ustalania maksymalnej opłaty za postój w strefie płatnego parkowania.  Doprecyzowanie wysokości opłaty abonamentowej, zryczałtowanej lub jednorazowej jest konieczne w celu zapobieżenia ustaleniu ich w przeliczeniu na godzinę w wysokości wyższej niż opłata za godzinę. Obecny zapis projektu ustawy jest nieprecyzyjny i rodzi ryzyko rozbieżności w interpretacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. h (projektowany art. 39) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Ustalenie opłaty dodatkowej za nieuprawniony wjazd do strefy czystego transportu i określenie organu odpowiedzialnego za jego egzekwowanie.  Propozycja:  Dodanie ust. 7 - 11 w brzmieniu:  **„7. Za wjazd do strefy czystego transportu pojazdem innym niż określonym na podstawie ust. 4a lub bez uiszczenia opłat, o których mowa w ust. 4c, pobiera się opłatę dodatkową.**  **2. Rada gminy określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 10% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.**  **3. Opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.**  **4. W związku z poborem opłaty dodatkowej zarząd drogi albo zarządca drogi wykonują obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że posiada ona te informacje, a ich zakres lub treść nie uległy zmianie.**  **5. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na obowiązek wniesienia opłaty dodatkowej.”** | Brak opłaty dodatkowej za nieuprawniony wjazd do strefy czystego transportu spowoduje brak możliwości skutecznego egzekwowania takiego poruszania się po strefie nieuprawnionych pojazdów, które to naruszenia będą mogły być karane jedynie jako wykroczenie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 39 ust. 4c pkt 1 | Śląska Koalicja Rowerowa | Opłata za wjazd do strefy czystego transportu powinna być powiązana np. ze średnim wynagrodzeniem. | Sztywna wysokość opłaty w PLN nie uwzględnia inflacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. h) | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | W przypadku pozostawienia możliwości wjazdu na obszar strefy czystego transportu za uiszczeniem opłaty, przewidzianą w projekcie wysokość opłaty należy uznać za zdecydowanie zbyt niską. A przy tym niecelowe jest uiszczanie opłaty od godziny. Opłata taka powinna mieć formę ryczałtu za wjazd do stref czystego transportu na okres: 1 dnia w kwocie 30 zł, 10 dni w kwocie 250 zł, 1 miesiąca w kwocie 500 zł oraz roku w kwocie 5000 zł. Jednocześnie możliwość wjazdu do strefy na podstawie opłaty nie powinna trwać dłużej niż do końca 2025 roku. | Opłata w ostateczności powinna pełnić funkcję zniechęcającą kierowców pojazdów niespełniających warunków wjazdu do strefy do wjeżdżania do niej. Proponowana wysokość opłaty – nie wyższa niż 2,5 zł za godzinę – nie powstrzyma kierowców od wjazdu do strefy, przez co nie zmniejszy się ruch na jej obszarze i ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń. Jednocześnie wdrożenie kolejnego (po strefach płatnego parkowania) systemu godzinowego rozliczania i kontrolowania kierowców będzie dla gmin znaczącym wyzwaniem, generującym wysokie koszty.  W związku z tym lepszym rozwiązaniem jest wprowadzenie opłat ryczałtowych według następującego schematu: 1 dzień – 30 zł, 10 dni – 250 zł, 1 miesiąc – 500 zł, rok – 5000 zł.  Jednocześnie obowiązywanie tego typu odpłatnego wyjątku – z uwagi na cel wprowadzania stref – nie powinno być dopuszczalne dłużej niż do końca 2025 roku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art.1 pkt 16 | Gmina Miasta Gdańska | „4c. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu ustala rada gminy, uwzględniając, że opłata ta:  1) nie może być wyższa niż 2,50 zł za godzinę i może być pobierana jedynie za poruszanie się po tej strefie pojazdów, o których mowa w ust. 4a;  2) może mieć formę opłaty abonamentowej, zryczałtowanej lub jednorazowej.” (…) Określenie w ustawie stawki za wjazd do strefy czystego transportu w kwocie nominalnej 2,5 zł/ godz. będzie prowadziło do podobnych problemów jak określenie wysokości stawki za parkowanie, mandatów itd. | Jeżeli ustanawianie Stref Czystego Transportu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców ma być obowiązkowe, a maksymalna opłata za wjazd do nich określać ma ustawa, kwota maksymalna powinna być ustalona na poziomie odpowiadającym wysokości opłaty za parkowanie w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. i (projektowany art. 39 ust. 6) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Konieczność doprecyzowania sporządzania planu w zakresie tworzenia miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy czystego transportu.  Propozycja:  „6. Wraz z uchwałą ustanawiająca strefę czystego transportu rada gminy przyjmuje sporządza plan określający w szczególności:  1) zasady rozwoju komunikacji miejskiej na terenie wyznaczonej strefy;  2) **dostępność** miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy.”; | Konieczne jest doprecyzowanie celu sporządzania planu w zakresie tworzenia miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy czystego transportu. Nie jest zasadne by wprowadzenie strefy czystego transportu musiało się wiązać z budową dodatkowych miejsc parkingowych w liczbie zapewniającym postój wszystkim pojazdom wykluczonym z wjazdu do strefy. Nie jest jasne czy intencją ustawy jest specjalnie oznakowane miejsc dla tych pojazdów, stworzonych dodatkowo, czy wystarczy zapewnienie takich miejsc np. w strefie płatnego parkowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 39 ust. 6 pkt 1 | Śląska Koalicja Rowerowa | Pkt 1 w projektowanym ust. 6 powinien brzmieć: „zasady rozwoju komunikacji miejskiej i rowerowej na terenie wyznaczonej strefy;”. | Ze względu na niższą emisję zanieczyszczeń dojazd rowerem do strefy czystego transportu powinien być brany pod uwagę w pierwszej kolejności przed dojazdem autobusem. Komunikacja rowerowa jest w polskich miastach z reguły jeszcze bardziej zaniedbana niż komunikacja miejska. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. i | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | 1. Art. 39 ust. 6 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych – Należy usunąć obowiązek jednoczesnego sporządzania planów wraz z uchwałą ustanawiająca strefę czystego transportu, zastępując go obowiązkiem sporządzenia takich planów w terminie 1 roku od dnia podjęcia uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu. 2. Niezależnie od powyższego przepis wymaga korekty poprzez usunięcie słowa „przyjmuje” albo słowa „sporządza”, oraz zastąpienia sformułowania „komunikacji miejskiej” pojęciem „publicznego transportu zbiorowego”.   Proponowana treść art. 39 ust. 6 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych: „W ciągu roku od podjęcia uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu rada gminy sporządza plan określający w szczególności:   1. zasady rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie wyznaczonej strefy;   stworzenie miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy.” | 1. Wprowadzenie projektowanego obowiązku przyjmowania jednocześnie z uchwałą ustanawiającą strefę czystego transportu planów określających w szczególności zasady rozwoju komunikacji miejskiej na terenie wyznaczonej strefy oraz stworzenie miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy, może doprowadzić z jednej strony do sparaliżowania procedury wprowadzania stref czystego transportu (poprzez przedłużający się proces przyjmowania planów), z drugiej zaś do zniechęcenia samorządów do wprowadzania stref czystego transportu.   Z tych względów należy obowiązek ten odroczyć o maksymalnie 1 rok od dnia podjęcia uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu. Mając na uwadze okres *vacatio legis* dla uchwał ustanawiających strefy czystego transportu, a także czas niezbędny do ich skutecznego wdrożenia, należy założyć, że sporządzanie planów będzie zbiegać się z momentem rozpoczęcia funkcjonowania stref.  Niezależnie od powyższych uwag proponowany przepis jest sformułowany w sposób wadliwy i zawiera dwa orzeczenia, z których jedno powinno być wykreślone, a także odwołuje się do pojęcia komunikacji miejskiej, gdy strefy czystego transportu będą mogły być tworzone również na obszarach poza miastami. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 p. 16 lit. i | Gmina Miasta Gdańska | Wraz z uchwałą ustanawiająca Strefę Czystego Transportu rada gminy nie zawsze będzie mieć możliwość wyznaczenia i stworzenia miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy. Jednocześnie z punkty widzenia modalnego podziału zadań transportowych oraz zrównoważonego wykorzystania ograniczonej przestrzeni, nie wydaje się to uzasadnione. | Jakkolwiek w Gdańsku planowane są parkingi kubaturowe, większy nacisk należy kłaść na stworzenie priorytetów dla transportu publicznego oraz usuwanie barier dla mobilności aktywnej aniżeli na ułatwianie dojazdu samochodem w bezpośrednie sąsiedztwo terenów objętych ograniczeniami wjazdu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. i | Gmina Miejska Kraków | Korekta wprowadzanego ust. 6 | Zasadnym jest, aby analizy oraz plany przygotowywane obowiązkowo przed wprowadzeniem strefy czystego transportu były bardziej kompleksowe. Plan zasad rozwoju komunikacji miejskiej powinien być przygotowywany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, do którego należy m.in. badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz opracowywanie koncepcji obsługi w zakresie lokalnego transportu zbiorowego oraz projektów racjonalizacji organizacji miejskiej komunikacji zbiorowej. Poza planem stworzenia miejsc parkingowych o których mowa w ust. 6, należy również przewidzieć analizę planowanych efektów środowiskowych wprowadzenia strefy czystego transportu w zakresie minimum poziomów zanieczyszczenia powietrza przez PM i NOx dla obszarów wprowadzanych stref. Należy również wskazać konieczność przeprowadzania badań ewaluacyjnych funkcjonowania strefy w odstępach 1 roku, przez pierwsze 3 lata bazujących na przyjętych wskaźnikach. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt uległ zmianie w zakresie stref czystego transportu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. i | Naukowo-Technologiczny Klaster Samochodów Ekologicznych | Do planu dodajemy punkt 2).  Wraz z uchwałą ustanawiająca strefę czystego transportu rada gminy przyjmuje sporządza plan określający w szczególności:  1) zasady rozwoju komunikacji miejskiej na terenie wyznaczonej strefy;  **2) stworzenie miejsc i punktów w których można naładować pojazd elektryczny lub hybrydowy (ładowalny) dla osób pracujących w wyznaczonej strefie.** 3) stworzenie miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy.”; | Przepis ma za zadanie ułatwić wybór lub zachęcić mikrofimy i przedsiębiorców działających w strefach do wyboru pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych, które będą miały szybki dostęp do punktów ładowania wybudowanych na terenie strefy. A nie mających możliwości ładowania z innego źródła np: z domu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. i | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | 6 a. Dla stref czystego transportu wyznaczonych na obszarze metropolitalnym, plan, o którym mowa w ust. 6 sporządza organ wykonawczy związku metropolitalnego. | W związku z art. 12, ust.1. (określa zakres działania i zadania związku metropolitalnego) gminy nie określają samodzielnie zasad rozwoju komunikacji miejskiej, w związku z tym zasadne jest przekazanie kompetencji sporządzania planu związkowi metropolitalnemu. W związku z tym proponuje się dodać ust. 6a. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 Pkt 16 a | Biuro Gospodarki Odpadami Komunalnymi Urzędu m.st. Warszawy  Wydział Gospodarki Odpadam i Stałymi i Ciekłymi | W art. 39 ust. 1 proponuje się brzmienie lit. c):  c) napędzane gazem ziemnym, w tym pochodzącym z biometanu | Zgodnie z określeniem w art. 2 pkt 11 ustawy | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 17)  Art. 42 ust. 2c | PKN Orlen S.A. |  | Określenie kryteriów od których zależeć będzie opłata za nakładanie numerów EIPA?  Utrzymanie postulatu pobierania opłaty per podmiot i nie rozszerzania opłaty per stacja ładowania.  Do rozstrzygnięcia w ustawie czy będą pobierane dwie opłaty – roczna i miesięczna, czy jedna opłata, której częstotliwość będzie wynikała z rozporządzenia ministra zgodnie  z ust. 12?  OSR do tego punktu jest niezrozumiały i nie tłumaczy zysku UDT w wysokości 3 mln zł i na poziomie połowy przychodów. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Będzie pobierana opłata miesięczna. |
|  | Art. 1 pkt 17)  Art. 42 ust. 2c | PKN Orlen S.A. | Propozycja zapisu:  2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA podmiotom określonym w art. 42 ust. 2a, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 50 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 600 zł.” | Zaproponowana opłata maksymalna jest wysoka i na tym etapie rozwoju elektromobilności będzie oddziaływać negatywnie na branżę. Opłata powinna zostać zniesiona lub zmniejszona zgodnie  z propozycją. Wskazanie, że opłata jest pobierana per podmiot. | **Uwaga uwzględniona.**  Opłaty zostały zmniejszone. |
|  | Art. 1 pkt 17)  Art. 42 ust. 12 | PKN Orlen S.A. | „12. Minister właściwy do spraw energii określi, w terminie do dnia 31 października każdego roku, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za przyznanie numeru EIPA oraz częstotliwość jej pobierania, uwzględniając konieczność ustalenia wysokości, która nie będzie negatywnie wpływać na rozwój sieci stacji ładowania.” | Branża elektromobilności rozwija się dynamicznie i koszty jednostkowe operowania infrastrukturą związaną z EIPA będą regularnie spadały, dlatego wysokość opłaty za przyznanie EIPA powinna być aktualizowana z regularną częstotliwością. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Proponujemy termin do 15 grudnia każdego roku. |
|  | Art. 1. Pkt 17 | Polska Platforma LNG | Po słowach „numerów EIPA” wpisanie:  „nie pobiera opłat”,  Pozostałą część rzeczonej propozycji wykreślić. | Koszty wydania numerów EIPA nie sankcjonują tak wysokich opłat. 250\*12 + 3000 = 5500PLN rocznie.  Koszty inwestycji w stacje ładowania oraz tankowania gazu ziemnego czy wodoru i tak są ogromnie. Dokładanie dodatkowych kosztów administracyjnych dodatkowo zniechęca do takich inwestycji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. Wysokość opłat została zmniejszona. |
|  | Art. 1 p. 17 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | ~~ust. 2c Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 250 zł oraz lub opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 3000 zł.",~~ | Obecnie takie opłaty nie są pobierane i taki stan rzeczy powinien zostać utrzymany. Jeżeli nie będzie możliwości odstąpienia od pobierania opłaty to powinna ona zostać uzależniona od ilości posiadanych przez danego operatora stacji ładowania. Operator jednej stacji ładowania (np. Dealer) nie powinien ponosić takiego samego kosztu co operator np. 200 stacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. Wysokość opłat została zmniejszona. |
|  | Art. 1 pkt 17) | Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi | Modyfikacja przedstawionego  w projekcie ustawy nowelizującej postanowienia art. 42 ust. 2c ustawy nowelizowanej w art. 1 ustawy nowelizującej:.  Propozycja Art. 42 ust. 2c, zawarta  w pkt 17) lit. b), przyjmuje następujące brzmienie:  - w art. 1 pkt 17 w zakresie art. 42 ust. 2c powinien przyjąć następujące brzmienie:  „*2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 50 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 500 zł.".* | Proponowane maksymalne stawki opłaty miesięcznej i rocznej z tytułu przyznania numeru ewidencyjnego EIPA są bardzo wysokie i nie zostało podane uzasadnienie ich wysokości biorąc pod uwagę zakres prac niezbędnych do wykonania po stronie Urzędu Dozoru Technicznego. Jeżeli jednak nakład prac związanych  z nadawaniem numerów identyfikacyjnych i utrzymywaniem systemu Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych wymaga zapewnienia dodatkowego finansowania, należy zastanowić się nad zapewnieniem innych źródeł finansowania dla UDT, np. w ramach środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu będących obecnie w dyspozycji NFOŚiGW, zamiast nakładać na operatorów stacji ładowania dodatkowe, wysokie opłaty stałe. Rozwój infrastruktury ładowania na tak wczesnym etapie jest szczególnie wrażliwy na wszelkie obciążenia finansowe o charakterze stałym, nie wynikającym z wolumenu zrealizowanych usług ładowania. Niedawno opublikowano przepisy wykonawcze obniżające stawki opłat za moc umowną w sytuacji znikomego wykorzystania możliwości stacji  i punktów ładowania. Obecna propozycja nowej, wysokiej opłaty  o charakterze stałym, nie związanym  z wysokością przychodu osiąganego na poszczególnych stacjach i punktach sprawia wrażenie, że ustawodawcy nie zależy na stworzeniu bardziej przyjaznych warunków do rozwoju infrastruktury ładowania, gdyż podejmuje kroki przeciwstawne  w ramach dwóch aktów prawnych. | **Uwaga uwzględniona.**  Opłaty zostały zmniejszone. |
|  | Art. 1 pkt. 17 | PTPiREE | Zaproponowana opłata maksymalna jest dość wysoka i na tym etapie rozwoju elektromobilności będzie działać destrukcyjnie na branże. W naszej opinii wysokość opłaty powinna zostać zmniejszona, a w przypadku operatorów stacji wyznaczonych niejako z urzędu całkowicie zniesiona. Stąd proponujemy nadanie następującego brzmienia art. 42 ust. 2c oraz dodanie ust. 2d:  „*2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 50 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 600 zł.*  *2d. Z opłaty, o której mowa w ust. 2c zwolnione są podmioty, o których mowa w art. 65 ust. 1 oraz w art. 64 ust. 1 Ustawy*." | Proponuje się zwolnienie od opłaty dla OOSŁ, wyznaczonego przez Prezesa URE na podstawie art. 65 ust. 2 Ustawy, dla stacji wybudowanych w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy. Przesłanki, które przemawiają za wprowadzeniem ww. rozwiązania, związane są z faktem pełnienia przez ten podmiot roli OOSŁ tymczasowo. Podmiot ten, mimo ograniczonego okresu pełnienia roli OOSŁ, będzie zobowiązany do poniesienia szeregu kosztów, w tym kosztu wdrożenia oprogramowania nadrzędnego oraz przeprowadzenia badania technicznego wstępnego przez UDT dla dużego wolumenu stacji ładowania. Dodatkowy koszt będzie stanowił kolejne obciążenie dla tego podmiotu. Z uwagi na realizację celu ustawowego o charakterze tymczasowym zwolnienie z tej opłaty byłoby zasadne.  Dodatkowo, celowym byłoby zwolnienie z obowiązku ponoszenia tej opłaty dla OSD, dla których występują łącznie 3 przesłanki:  1. Budują OSŁ w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy;  2. W postępowaniu, o którym mowa w art. 65 ust. 3 Ustawy, nie wyłoniono OOSŁ;  3. W postepowaniu, o którym mowa w proponowanym art. 3a nie wyłoniono podmiotu zainteresowanego zakupem stacji, a który będzie zmuszony przyjąć role OOSŁ dla OSŁ wybudowanych w celu realizacji obowiązków wynikających z Ustawy. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Opłaty zostały zmniejszone.  W odniesieniu do opłat dla stacji wybudowanych w modelu interwencyjnym **uwaga nieuwzględniona**. Opłaty muszą być wnoszone przez wszystkie podmioty. |
|  | Art. 1 pkt 17) | ENEA Operator Sp. z o.o. | **Proponowane brzmienie:**  W art. 1 pkt. 17) wprowadza się następujące zmiany:  b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a - ~~2c~~ 2d w brzmieniu  „2a. Prezes UDT nadaje, na wniosek, operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawcy usługi ładowania, operatorowi stacji tankowania gazu ziemnego oraz operatorowi stacji tankowania wodoru indywidualny kod identyfikacyjny, zwany dalej: „numerem EIPA".  2b. Podmioty, o których mowa w ust. 2a, składają wniosek o nadanie numeru EIPA najpóźniej w dniu, odpowiednio, rozpoczęcia świadczenia usług ładowania lub tankowania gazu ziemnego lub wodoru.  2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 250 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 3000 zł.",  2d. Z opłaty, o której mowa w ust. 2c zwolnione są podmioty, o których mowa w art. 65 ust. 1 oraz w art. 64 ust. 1 Ustawy. | W uzasadnieniu do projektu ustawy z dnia 10 listopada br. Ustawodawca przedstawił powód prowadzenia indywidualnych kodów identyfikacyjnych, tzw. numerów EIPA (zobowiązanie przed KE).  ENEA Operator Sp. z o.o. interpretuje zaproponowany w art. 1 pkt 17 zapis w taki sposób, że tzw. numer EIPA wydawany jest jednorazowo dla każdego OOSŁ, bez względu na ilość posiadanych stacji, a nie dla każdej stacji oddzielnie.  Proponuje się zwolnienie od tej opłaty dla OOSŁ, wyznaczonego przez Prezesa URE na podstawie art. 65 ust. 2 Ustawy, dla stacji wybudowanych w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy. Przesłanki, które przemawiają za wprowadzeniem ww. rozwiązania, związane są z faktem pełnienia przez ten podmiot roli OOSŁ tymczasowo. Podmiot ten, mimo ograniczonego okresu pełnienia roli OOSŁ, będzie zobowiązany do poniesienia szeregu kosztów, w tym kosztu wdrożenia oprogramowania nadrzędnego oraz przeprowadzenia badania technicznego wstępnego przez UDT dla dużego wolumenu stacji ładowania. Dodatkowy koszt będzie stanowił kolejne obciążenie dla tego podmiotu. Z uwagi na realizację celu ustawowego o charakterze tymczasowym zwolnienie z tej opłaty byłoby zasadne.  Dodatkowo, celowym byłoby zwolnienie z obowiązku ponoszenia tej opłaty dla OSD, dla których występują łącznie 3 przesłanki:  1. Budują OSŁ w trybie art. 64 ust. 1 Ustawy;  2. W postępowaniu, o którym mowa w art. 65 ust. 3 Ustawy, nie wyłoniono OOSŁ;  3. W postepowaniu, o którym mowa w proponowanym art. 3a nie wyłoniono podmiotu zainteresowanego zakupem stacji, a który będzie zmuszony przyjąć role OOSŁ dla OSŁ wybudowanych w celu realizacji obowiązków wynikających z Ustawy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W odniesieniu do opłat dla stacji wybudowanych w modelu interwencyjnym **uwaga nieuwzględniona**. Opłaty muszą być wnoszone przez wszystkie podmioty. |
|  | Art. 1 pkt 17) | Enea S.A. | **Proponuje się wykreślenie zapisu:**  W art. 1 pkt. 17) wprowadza się następujące zmiany:  b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a – 2c w brzmieniu  „2a. Prezes UDT nadaje, na wniosek, operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawcy usługi ładowania, operatorowi stacji tankowania gazu ziemnego oraz operatorowi stacji tankowania wodoru indywidualny kod identyfikacyjny, zwany dalej: „numerem EIPA".  2b. Podmioty, o których mowa w ust. 2a, składają wniosek o nadanie numeru EIPA najpóźniej w dniu, odpowiednio, rozpoczęcia świadczenia usług ładowania lub tankowania gazu ziemnego lub wodoru.  ~~2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 250 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 3000 zł.",~~ | Wprowadzenie przedmiotowego zapisu w zakresie poboru miesięcznych i rocznych opłat z tytułu przyznania numeru Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, w kontekście kosztów, jakie mają ponieść w tym zakresie operatorzy stacji, stanowić będzie istotny koszt po stronie operatorów stacji co w efekcie końcowym wpływać będzie na wzrost kosztów usług ładowania dla użytkowników samochodów elektrycznych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. Wysokość opłat została zmniejszona. |
|  | Art. 1 pkt 17) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | „Art.42. otrzymuje brzmienie:  1. Ewidencja Infrastruktury i Paliw Alternatywnych, zwana dalej „rejestrem”, jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych gazem ziemnym i pojazdów napędzanych wodorem informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów.  2. Rejestr prowadzi Prezes UDT przy użyciu systemu teleinformatycznego.  2a. Prezes UDT nadaje, na wniosek, operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania, operatorowi stacji tankowania gazu ziemnego oraz operatorowi stacji tankowania wodoru indywidualny kod identyfikacyjny, zwany dalej: „numerem EIPA".  2b. Podmioty, o których mowa w ust. 2a, składają wniosek o nadanie numeru EIPA najpóźniej w dniu, odpowiednio, rozpoczęcia świadczenia usług ładowania lub tankowania gazu ziemnego lub wodoru.  3. Rejestr zawiera informacje o:  1) współrzędnych stacji gazu ziemnego, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych (dostarczane przez operatora stacji);  2) współrzędnych ogólnodostępnych stacji ładowania, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych (dostarczanych przez operatora stacji);  2a) współrzędnych ogólnodostępnych stacji wodoru zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych (dostarczanych przez operatora stacji);  3) dostępności punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania (dostarczanych przez operatora stacji).  4. W systemie teleinformatycznym, o którym mowa w ust.2, udostępnia się:  1) usługi elektroniczne pozwalające na:  a) zgłoszenie do rejestru oraz aktualizację danych, dotyczących punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), punktu tankowania wodoru lub punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania, przy użyciu formularza elektronicznego,  b) przesyłanie aktualnej informacji o dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania (przez operatorów), przy użyciu udostępnionej usługi sieciowej,;  c) nadawanie numerów EIPA operatorom stacji ładowania;  2) interaktywną mapę zawierającą informacje, o których mowa w ust. 3.  5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, oraz operator stacji gazu ziemnego lub wodoru są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru, przy użyciu formularza elektronicznego, o którym mowa w ust.4 pkt 1 lit. a, danych dotyczących:  1) oznaczenia firmy operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, lub operatora stacji gazu ziemnego lub stacji tankowania wodoru, adres jego siedziby oraz jego dane teleadresowe,  2) określenia rodzaju infrastruktury obsługiwanej przez operatora,  3) współrzędnych stacji gazu ziemnego, lub ogólnodostępnej stacji ładowania lub stacji tankowania wodoru, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i- 2a – najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania, lub usług tankowania gazu ziemnego lub wodoru oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych.  6. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania jest obowiązany do przekazywania, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, informacji o:  1) dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania –natychmiast po zmianie stanu dostępności tego punktu, w czasie wynikającym ze sposobu działania usługi sieciowej;  7. Operator stacji gazu ziemnego przekazuje informacje o aktualnych cenach gazu ziemnego, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, w ciągu godziny od zmiany tej ceny.  8. Dane prezentowane na mapie, o której mowa w ust. 4 pkt 2, powinny być aktualizowane w zakresie informacji, o których mowa w ust. 3 pkt 3 – natychmiast po zmianie stanu dostępności, w czasie wynikającym ze sposobu działania usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b.  9. Szczegółowa specyfikacja usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, zdefiniowana językiem opisu usług sieciowych WSDL, jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej UDT.  10. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 2, umożliwia udostępnianie zgromadzonych w nim informacji, o których mowa w ust. 3, każdemu podmiotowi zainteresowanemu ich przetwarzaniem w celu udostępnienia na mapie.  11. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wzory zgłoszeń, o którym mowa w ust. 5, kierując się koniecznością ujednolicenia formy i sposobu przekazywania informacji zawartych w zgłoszeniu.  12. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za przyznanie numeru EIPA oraz częstotliwość jej pobierania, uwzględniając konieczność ustalenia wysokości, która nie będzie negatywnie wpływać na rozwój sieci stacji ładowania.” | Proponujemy zmianę brzmienie przepisu w art. 42 ustawy poprzez usunięcie z proponowanej regulacji obowiązku nadawania numerów EIPA dostawcom usług ładowania/tankowania, a tym samym wnoszenia opłat z tego tytułu. Dodatkowo proponujemy usunięcie punktu dotyczącego wysokości opłat za rejestrację w EIPA i doprecyzowanie punktu 12, tak, aby oddać intencję nie pogarszania warunków do rozwoju publicznych sieci ładowania w Polsce.  Uważamy, że proponowane zmiany w art. 1 pkt 17, polegające na podłączeniu Dostawców Usług Ładowania do platformy EIPA, objęciu ich numeracją oraz opłatami są zarówno niezrozumiałe (w sensie intencji), jak i bardzo trudne do wdrożenia od strony praktycznej. W przyszłości bowiem na każdej stacji może działać (teoretycznie) nieskończenie dużo dostawców usługi ładowania, co stanowić będzie ogromne wyzwanie w zakresie prezentowania różnych cen i modeli ich kształtowania dla każdego dostawcy usługi ładowania.  Już obecnie krajowi operatorzy stacji udostępniają stacje wielu dostawcom usługi ładowania w ramach porozumień roamingowych, nie wiedząc jakie ceny oferują oni swoim klientom.  W związku z tym proponujemy także wykreślenie z przepisów obowiązku publikowania ceny usługi ładowania na danej ogólnodostępnej stacji.  Dostawcy Usług Ładowania nie potrzebują platformy EIPA do realizowania swoich usług i nie mają powodu, aby z niej korzystać. Do świadczenia usług na sieciach operatorów służą platformy roamingowe (takie jak e-clearing, Gireve, Hubject) lub połączenia bezpośrednie z systemami informatycznymi operatorów (np. poprzez protokół OCPI).  W zasadzie bariera wejścia na ten rynek jest bardzo mała (trzeba korzystać z systemu mającego standardowe interfejsy roamingowe, a dodatkowo np. na platformie Hubject w ogóle nie trzeba niekiedy kontaktować się operatorem, tylko skorzystać z jego publicznej oferty), a więc takich podmiotów będą setki, a nawet tysiące, często bardzo małych.  Obecnie większość dostawców usług ładowania korzystających z sieci obcych operatorów na terenie Polski to podmioty zagraniczne (w większości unijne), a więc prawdopodobnie poza zakresem tej regulacji.  W tym kontekście taki obowiązek dla polskich DUŁ będzie pogorszeniem ich pozycji konkurencyjnej względem podmiotów zagranicznych.  Pobieranie opłat miesięcznych oraz rocznych (ust. 2c oraz 12) poczytujemy jako znacząco zwiększające koszty prowadzenia działalności związanej z oferowaniem usług ładowania samochodów elektrycznych. Uważamy, że dla rozwoju rynku lepiej byłoby, aby finansowanie rejestru EIPA pochodziło ze środków budżetowych. W przypadku braku wydzielenia z budżetu środków na funkcjonowanie wskazanego rejestru i dalszego przerzucania jego kosztów funkcjonowania na przedsiębiorców uważamy, że wskazane przepisy powinny zostać doprecyzowane. Opłata powinna być jedna. Nie widzimy również potrzeby wskazywania kwot opłat w rozporządzeniu, w szczególności, że kwoty zaproponowane w punkcie 2c są absolutnie nieakceptowalne dla niewielkich operatorów stacji ładowania (np. posiadających 1 punkt ładowania).  Sprecyzowania ponadto wymaga w ustawie czy „numer EIPA” nadawany jest operatorowi stacji ładowania czy samej stacji. Obecnie, w przypadku infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, numeracji podlega jedynie baza (lokalizacja w jakiej znajduje się jedna lub wiele stacji ładowania) oraz punkty ładowania (znajdujące się na poszczególnych stacjach w ramach bazy).  Same stacje nie podlegają oficjalnej numeracji ani nie są też prezentowane w postaci graficznej reprezentacji bazy danych na stronach eipa.udt.gov.pl.  Należy dodatkowo zauważyć, że nie jest do końca sprecyzowany cel funkcjonowania platformy EIPA, co powoduje, że prawdopodobnie obecnie nie spełnia ona w sposób właściwy żadnej istotnej funkcji. Z całą pewnością platforma nie jest obecnie źródłem wiedzy dla podmiotów potencjalnie mogących wykorzystywać zawarte w niej dane na rzecz użytkowników aut elektrycznych, gdyż dostępne tam dane nie są kompletne i/lub aktualne,  Na pewno też nie jest to platforma, która może służyć do pośrednictwa pomiędzy operatorami a dostawcami usług ładowania.  Biorąc pod uwagę nasze dotychczasowe obserwacje i doświadczenia, proponujemy, żeby ograniczyć cel działania platformy do prezentowania rzetelnych danych o publicznej infrastrukturze ładowania w Polsce, przede wszystkim do celów informacyjnych i statystycznych, a także jako warstwa danych dla serwisów i aplikacji, które mogą wykorzystywać te dane, aby np. ułatwić podróżowanie użytkownikom pojazdów elektrycznych czy o napędzie gazowym.  Oznaczałoby to dwie istotne zmiany:  • zrezygnowanie z sukcesywnego dodawania do EIPA kolejnych warstw i funkcjonalności, które dublują się z istniejącymi już na rynku, powszechnie wykorzystywanymi rozwiązaniami (np. portale wyszukiwania stacji/punktów ładowania, serwisy roamingowe, aplikacje dostawców usług ładowania),  • wprowadzenie realnych narzędzi do kontroli i egzekwowania jakości danych w rejestrze EIPA, czyli odpowiedniej delegacje uprawnień dla UDT (lub podmiotu wyłonionego przez UDT do pełnienia tej funkcji) oraz narzędzia egzekwowania tych uprawnień.  Sugerujemy też, aby wprowadzić możliwość całkowitego oddelegowania przez UDT obowiązków realizacji zadań związanych z EIPA na podmiot trzeci, np. organizację branżową. Wydaje się, że wyzwania związane z tym rejestrem wykraczają daleko poza dotychczasowy zakres funkcjonowania Urzędu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wysokość opłaty za nadanie nr EIPA nie jest barierą dla rynku i jest określona na bardzo niskim poziomie (wskazywanie, że opłata na poziomie 25 zł/miesięcznie dla małego operatora pojedynczej stacji ładowania jest „absolutnie nieakceptowalna” jest stwierdzeniem niezrozumiałym biorąc pod uwagę koszty inwestycyjne związane z budową przedmiotowej infrastruktury). Opłaty pobierane za EIPA mają co do zasady pokrywać koszty utrzymywania systemu w UDT jak również mieć funkcję motywującą posiadaczy nr EIPA do zarządzania tym numerem zgodnie ze stanem rzeczywistym (usuwanie z bazy stacji nieaktywnych).    Uwaga co do zmiany podmiotu zarządzającego EIPA (w domyśle na stowarzyszenie branżowe) jest niezasadna, w świetle faktu, że wartością dodaną istnienia EIPA jest powiązanie prezentowanych danych z informacją o dopuszczeniu stacji do eksploatacji przez UDT (badania techniczne).  Ponadto większość zapisów dotyczących EIPA zawartych w ustawie jest realizacją wytycznych wypracowanych w ramach europejskiego projektu IDACS (w tym: nadawanie numeru EIPA, podawanie informacji o cenie ładowania)  Co do operatorów zagranicznych, o których pisze PSPA, UDT zaproponowało także włączenie ich w system rejestracji i opłat w EIPA w celu ograniczenia możliwości niesprawiedliwego podziału kosztu uczestnictwa w systemie pomiędzy podmiotami zarejestrowanymi w Polsce i poza nią. |
|  | Art. 1 pkt 17 lit. b projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 42 ust. 2a-2c | TAURON Nowe Technologie S.A. | W przypadku pełnej integracji oprogramowania do świadczenia usługi ładowania posiadanego przez dostawcę usługi ładowania z rejestrem EIPA, numer EIPA nadawany jest automatycznie. Przyznawanie tego numeru na wniosek oraz odpłatnie spowoduje spowolnienie i tak już skomplikowanego procesu dodawania nowych stacji ładowania do eksploatacji.  Pobieranie opłaty miesięcznej przez Prezesa UDT jest daleko idącym nadużyciem, z uwagi na brak stałego zaangażowania UDT w trakcie eksploatacji stacji.  art. 42 ust. 2a – wykreślenie  art. 42 ust. 2b – wykreślenie  art. 42 ust. 2c – wykreślenie | Obecna forma w której to Operator nadanie nr EIPA, lub oprogramowanie realizuje to automatycznie jest optymalne i pozwala na szybkie dodawanie stacji do rejestru.  Obecnie pobierana jest już wysoka opłata za badanie wstępne. Dodanie kolejnej opłaty w wysokości 250zł/mies. spowoduje, że Operator posiadający np. 400 stacji ładowania będzie zobowiązany do pokrycia rocznego kosztu w wysokości 1.200 000,00 PLN, co powoduje, że świadczenie usługi ładowania przestaje być opłacalne – przychody generowane z usługi ładowania nie są w stanie pokryć samego kosztu tej opłaty, nie mówiąc o konieczności pokrycia pozostałych kosztów operacyjnych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. |
|  | Art. 1 pkt 17 lit b | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi ~~250~~ 50 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi ~~3000~~ 600 zł.", | Zaproponowana opłata maksymalna jest dość wysoka i na tym etapie rozwoju elektromobilności będzie działać destrukcyjnie na branże, opłata powinna zostać zniesiona lub zmniejszona zgodnie z propozycją. Wnosimy o doprecyzowanie częstotliwości pobierana opłat (miesięczna lub roczna, czy miesięczna i roczna). | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Opłata zostały zmniejszone. |
|  | **Art. 1 pkt 17 lit b i f**  (dotyczy art. 42 ust. 2c i ust. 12) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy usunięcie dodanych w art. 42 zapisów ust. 2c i ust. 12 tj.:  *~~2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 250 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 3000 zł.",~~ oraz*  *~~dodaje się ust. 12 w brzmieniu: Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za przyznanie numeru EIPA oraz częstotliwość jej pobierania, uwzględniając konieczność ustalenia wysokości, która nie będzie negatywnie wpływać na rozwój sieci stacji ładowania.”;~~* | Wprowadzenie dodatkowych opłat stałych związanych z funkcjonowaniem stacji ładowania spowoduje spore ograniczenie biznesu będącego w początkowej fazie rozwoju.  Brak opłaty powinien zostać utrzymany. Jeżeli nie będzie możliwości odstąpienia od pobierania opłaty to powinna ona zostać uzależniona od ilości posiadanych przez danego operatora stacji ładowania. Operator jednej stacji ładowania (np. Dealer) nie powinien ponosić takiego samego kosztu co operator np. 200 stacji.  Projekt promuje dużych dystrybutorów.  Małe podmioty posiadające do kilku urządzeń, mogłyby nie udźwignąć proponowanych kosztów. Przykładowo:  12x250+3000=6.000zł/rok  ≈ 500zł/mies.  Uzasadnienie projektowanej zmiany oraz OSR nie zawierają jakiegokolwiek obliczenia, z którego wynika proponowana, maksymalna wysokość opłaty miesięcznej za przyznanie nr EIPA - 250 zł oraz opłaty rocznej - 3000 zł. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. |
|  | Art. 1 pkt 17 lit. b | Gmina Miejska Kraków | rezygnacja z pobierania opłat miesięcznych i rocznych za przyznanie numerów EIPA | Opłaty za przyznawanie numerów w EIPA spowodują odstąpienie inwestorów od uruchamiania ogólnodostępnych punktów ładowania - coraz więcej stacji ładowania będzie funkcjonować jako nieogólnodostępne (np. dla określonej grupy, wspólnoty itp.) celem uniknięcia opłat. Koszty te mogą również doprowadzić do spowolnienia rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. |
|  | Art. 1 pkt. 17 lit. b | Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy | Modyfikacja przedstawionego w projekcie ustawy nowelizującej postanowienia art. 42 ust. 2c ustawy nowelizowanej w art. 1 ustawy nowelizującej:.  Propozycja Art. 42 ust. 2c, zawarta w pkt 17) lit. b), przyjmuje następujące brzmienie:  - w art. 1 pkt 17 w zakresie art. 42 ust. 2c powinien przyjąć następujące brzmienie:  „*2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 50 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 500 zł.".* | Proponowane maksymalne stawki opłaty miesięcznej i rocznej z tytułu przyznania numeru ewidencyjnego EIPA są bardzo wysokie i nie zostało podane uzasadnienie ich wysokości biorąc pod uwagę zakres prac niezbędnych do wykonania po stronie Urzędu Dozoru Technicznego. Jeżeli jednak nakład prac związanych z nadawaniem numerów identyfikacyjnych i utrzymywaniem systemu Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych wymaga zapewnienia dodatkowego finansowania, należy zastanowić się nad zapewnieniem innych źródeł finansowania dla UDT, np. w ramach środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu będących obecnie w dyspozycji NFOŚiGW, zamiast nakładać na operatorów stacji ładowania dodatkowe, wysokie opłaty stałe. Rozwój infrastruktury ładowania na tak wczesnym etapie jest szczególnie wrażliwy na wszelkie obciążenia finansowe o charakterze stałym, nie wynikającym z wolumenu zrealizowanych usług ładowania. Niedawno opublikowano przepisy wykonawcze obniżające stawki opłat za moc umowną w sytuacji znikomego wykorzystania możliwości stacji i punktów ładowania. Obecna propozycja nowej, wysokiej opłaty o charakterze stałym, nie związanym z wysokością przychodu osiąganego na poszczególnych stacjach i punktach sprawia wrażenie, że ustawodawcy nie zależy na stworzeniu bardziej przyjaznych warunków do rozwoju infrastruktury ładowania, gdyż podejmuje kroki przeciwstawne w ramach dwóch aktów prawnych. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Opłaty zostały zmniejszone. |
|  | art. 1 pkt 17 lit. b | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Skreślenie ust. 2c o opłatach. | Opłaty miesięczne/roczne stanowią dodatkowy podatek, który będzie skutkować wyższymi kosztami tankowania paliwa (prądu, wodoru, gazu) przez klienta końcowego. Po to m.in. były sugestie ustanowienia taryfy dedykowanej dla ładowarek aby obniżać poziom cen, a tym samym zachęcać klientów do nabywania elektrycznych pojazdów! Z przepisu wynika, że z tytułu EIPA UDT będzie co roku wystawiał faktury operatorowi urządzenia (ładowarki, stacji tankowania). Ewentualną opłatę proponuję ograniczyć do jednorazowego poboru z tytułu nadania numeru. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. |
|  | Art. 1 pkt 17 lit. c projektu nowelizacji w zakresie zmienianego art. 42 ust. 3 pkt 3 | TAURON Nowe Technologie S.A. | Bieżący rejestr EIPA nie pozwala na wprowadzenie cen w złożonych modelach rozliczeniowych. Obecnie pozwala na określanie ceny usługi ładowania w jednostce zł/kWh lub zł/min. Nie pozwala natomiast na mieszanie powyższych dwóch składników jak również nie pozwala na dodawanie dodatkowej opłaty za rozpoczęcie ładowania, za pozostawienie pojazdu podłączonego do stacji po zakończeniu ładowania oraz za rozliczenie sesji ładowania jako jednej usługi (zł/szt. usługi)  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1 - 2a oraz metodzie płatności z uwzględnieniem zróżnicowanych modeli rozliczeniowych dowolnie określanych przez Operatora ogólnodostępnej stacji ładowania;”, | Obecna forma formularza rejestru EIPA w której wybór realizowany jest z zamkniętego katalogu nie pozwala na przedstawienie rzeczywistych możliwości rozliczeń na wybranych stacjach ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Biorąc pod uwagę że istnieje wiele opcji płatności za usługę ładowania, brak możliwości uwzględnienia wszystkich w przepisie. |
|  | Art. pkt 17 lit. c | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Bieżący rejestr EIPA nie pozwala na wprowadzenie cen w złożonych modelach rozliczeniowych. Obecnie pozwala na określanie ceny usługi ładowania w jednostce zł/kWh lub zł/min. Nie pozwala natomiast na mieszanie powyższych dwóch składników jak również nie pozwala na dodawanie dodatkowej opłaty za rozpoczęcie ładowania, za pozostawienie pojazdu podłączonego do stacji po zakończeniu ładowania oraz za rozliczenie sesji ładowania jako jednej usługi (zł/szt. usługi)  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1 - 2a oraz metodzie płatności z uwzględnieniem zróżnicowanych modeli rozliczeniowych dowolnie określanych przez Operatora ogólnodostępnej stacji ładowania;”, | Obecna forma formularza rejestru EIPA w której wybór realizowany jest z zamkniętego katalogu nie pozwala na przedstawienie rzeczywistych możliwości rozliczeń na wybranych stacjach ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Biorąc pod uwagę że istnieje wiele opcji płatności za usługę ładowania, brak możliwości uwzględnienia wszystkich w przepisie. |
|  | Art. 1 pkt 17 lit. b | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | W przypadku pełnej integracji oprogramowania do świadczenia usługi ładowania posiadanego przez dostawcę usługi ładowania z rejestrem EIPA, numer EIPA nadawany jest automatycznie. Przyznawanie tego numeru na wniosek oraz odpłatnie spowoduje spowolnienie i tak już skomplikowanego procesu dodawania nowych stacji ładowania do eksploatacji.  Pobieranie opłaty miesięcznej przez Prezesa UDT jest daleko idącym nadużyciem, z uwagi na brak stałego zaangażowania UDT w trakcie eksploatacji stacji.  art. 42 ust. 2a – wykreślony  art. 42 ust. 2b – wykreślony  art. 42 ust. 2c – wykreślony | Obecna forma w której to Operator nadanie nr EIPA, lub oprogramowanie realizuje to automatycznie jest optymalne i pozwala na szybkie dodawanie stacji do rejestru.  Obecnie pobierana jest już wysoka opłata za badanie wstępne. Dodanie kolejnej opłaty w wysokości 250zł/mies. spowoduje, że Operator posiadający np. 400 stacji ładowania będzie zobowiązany do pokrycia rocznego kosztu w wysokości 1.200 000,00 PLN, co powoduje, że świadczenie usługi ładowania przestaje być opłacalne – przychody generowane z usługi ładowania nie są w stanie pokryć samego kosztu tej opłaty, nie mówiąc o konieczności pokrycia pozostałych kosztów operacyjnych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA. |
|  | Art. 1 pkt 17 lit. e projektu nowelizacji w zakresie zmienianego art. 42 ust. 5 | TAURON Nowe Technologie S.A. | Obecna forma rejestru EIPA pozwala jedynie na automatyczne przesyłanie poprzez API danych identyfikacyjnych tylko jednego Operatora, którego dane umieszczane są przy każdej bazie w rejestrze. W przypadku posiadania w sieci stacji innych operatorów, rejestr nie pozwala na automatyczne aktualizowanie danych.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „5. Rejestr EIPA umożliwia, a Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, operator stacji gazu ziemnego lub wodoru są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru, przy użyciu formularza elektronicznego (ręcznie lub automatycznie w zintegrowanym oprogramowaniu), o którym mowa w ust. 4 pkt 1 lit. a, danych dotyczących:  1) oznaczenia firmy operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego lub stacji tankowania wodoru, adres jego siedziby oraz jego dane teleadresowe,”. | Zgodnie z uwagą. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Podstawowym uczestnikiem systemu EIPA jest operator stacji ładowania, (odpowiednio również, gazu ziemnego, wodoru). Jest to także podmiot odpowiedzialny za przesyłanie danych i stan techniczny stacji. Projektodawca nie widzi potrzeby budowania funkcjonalności przesyłania poprzez API danych wielu operatorów (przez kogo takie dane miałby być przekazywane skoro każdy operator ma swój dostęp i odpowiada za swoje dane). |
|  | Art. 1 pkt 17 lit. e | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Obecna forma rejestru EIPA pozwala jedynie na automatyczne przesyłanie poprzez API danych identyfikacyjnych tylko jednego Operatora, którego dane umieszczane są przy każdej bazie w rejestrze. W przypadku posiadania w sieci stacji innych operatorów, rejestr nie pozwala na automatyczne aktualizowanie danych.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „5. Rejestr EIPA umożliwia, a Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, operator stacji gazu ziemnego lub wodoru są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru, przy użyciu formularza elektronicznego (ręcznie lub automatycznie w zintegrowanym oprogramowaniu), o którym mowa w ust. 4 pkt 1 lit. a, danych dotyczących:  1) oznaczenia firmy operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego lub stacji tankowania wodoru, adres jego siedziby oraz jego dane teleadresowe,” | Zgodnie z uwagą. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Podstawowym uczestnikiem systemu EIPA jest operator stacji ładowania, (odpowiednio również, gazu ziemnego, wodoru). Jest to także podmiot odpowiedzialny za przesyłanie danych i stan techniczny stacji. Projektodawca nie widzi potrzeby budowania funkcjonalności przesyłania poprzez API danych wielu operatorów (przez kogo takie dane miałby być przekazywane skoro każdy operator ma swój dostęp i odpowiada za swoje dane). |
|  | Art. 1 pkt 19 (uchylenie art.66) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Uchylenie art. 66 spowoduje konieczność ustalenia opłat za zajęcie pasa drogowego dla umieszczenia w pasie drogowym sieci oraz stacji ładowania.  Propozycja:  **Wprowadzenie przepisu określającego maksymalne stawki za zajęcie pasa drogowego, analogicznie do przepisu art. 40 ust. 7 i 8 ustawy o drogach publicznych**, które brzmią:  „7. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala, z uwzględnieniem przepisów o pomocy publicznej, dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m2 pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 20 zł.  8. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m2 pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 20 zł.” | Uchylenie art. 66 na mocy której Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 spowoduje, że OSD, który ma ustawowy obowiązek budowania stacji ładowania, będzie zmuszony ponieść opłaty za zajęcie pasa drogowego dla umieszczenia w pasie drogowym sieci oraz stacji ładowania.  Jednocześnie brakuje przepisu ustawowego określającego maksymalną wysokość stawki za zajęcie pasa drogowego dla tych celów, jak to ma miejsce w przypadku infrastruktury telekomunikacyjnej (art. 40 ust. 7 i 8 ustawy o drogach publicznych), co spowoduje dowolność w ich ustalaniu przez jednostki samorządu terytorialnego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | Art. 1 pkt 19)  Art. 66 | PKN Orlen S.A. | Propozycja pozostawienia art. 66 ustawy w dotychczasowej treści.  Art. 66. Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1. | W związku z faktem, iż nieodpłatność służebności przesyłu przyczynia się znacząco do rozwoju elektromobilności, postulujemy  o niewykreślanie art. 66. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | Art. 1 pkt 19 | Energa S.A. | Zmieniony zapis (anulowanie wykreślenia art. 66 i propozycja zapisu):  ~~uchyla się art. 66~~  Art. 66. Skarb Państwa, gmina, wojewódzka osoba prawna oraz gminna osoba prawna, na nieruchomościach pozostających w ich zasobie, ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 oraz udostępniają nieodpłatnie nieruchomości w celu budowy i utrzymania ogólnodostępnych stacji ładowania.” | To dość duże obciążenie finansowe dla całej inwestycji w mechanizmie interwencyjnym i nie tylko. Są gminy, które na mocy uchwały Rady Miasta narzucają dość duże opłaty, a nie kiedy nakazują wniesienia opłat za decyzję administracyjne jednoramowo za cały okres wnioskowanej decyzji | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | Art. 1 pkt 19) | innogy Stoen Operator | W związku z rozbudowaną materią, której dotyczy przepis art. 66 ustawy  z dnia 11.1.2018 r. przedstawiamy trzy niezależne warianty przedmiotowego przepisu, dotyczące kwestii pozyskania tytułów prawnych na potrzeby budowy sieci oraz przyłączy dostarczających energię elektryczną do ogólnodostępnych stacji ładowania budowanych przez operatora systemu dystrybucyjnego oraz budowy  i utrzymania stacji ładowania.  Z perspektywy przedsiębiorstwa energetycznego najbardziej optymalne jest rozwiązanie polegające na nieodpłatnym ustanowieniu służebności już na etapie projektowania w celu budowy  i utrzymania sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnych stacji ładowania. Należy wskazać, że ustanowienie nieodpłatnej służebności przesyłu jest najszybszym sposobem pozyskania prawa do korzystania z nieruchomości na potrzeby budowy infrastruktury energetycznej. Wprowadzenie zapisów odnoszących się do odpłatności tej służebności w praktyce znacznie wydłuży cały proces inwestycyjny, ponieważ będzie wiązać się  z koniecznością spełnienia dodatkowych formalności przed zawarciem umowy o ustanowieniu służebności, które polegają np. na sporządzeniu operatu szacunkowego  o wartości tego wynagrodzenia. W takiej sytuacji ustanowienie odpłatnej służebności jest znacznie oddalone w czasie, zaś inwestor w większości przypadków będzie musiał wcześniej zawrzeć zwykłą umowę obligacyjną do czasu ustanowienia służebności, aby móc realizować inwestycje. Wiąże się to ze znacznym zwiększeniem formalności oraz powoduje niepotrzebne powielanie zobowiązań  i tytułów prawnych do tej samej nieruchomości. Natomiast finalnie wszystkie ww. kwestie posiadają negatywny wpływ na końcowe rozliczenie kosztów całej inwestycji.  Należy również wskazać, że spółki na których spoczywa obowiązek budowy urządzeń o których mowa w art. 66 są podmiotami realizującymi cel publiczny polegający na dostarczaniu energii elektrycznej. Zgodnie zaś z art. 67 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r.  o elektromobilności i paliwach alternatywnych: Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w planie oraz realizacja przedsięwzięć niezbędnych do przyłączania ich do sieci,  w szczególności modernizacja, rozbudowa albo budowa sieci, stanowią cel publiczny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.  Należy zatem podkreślić, że podmioty na których ciąży ustawowy obowiązek wybudowania urządzeń o których mowa w art. 66, powinny mieć możliwości prawne pozwalające na jak najszybsze przeprowadzenie procesu inwestycyjnego związanego z budową urządzeń oraz pozyskaniem tytułu prawnego do korzystania  z nieruchomości, który jest najbardziej stabilny oraz dedykowany działalności przedsiębiorstw energetycznych tj. służebności przesyłu. Ponadto, aby kompleksowo uregulować kwestie związane z procesem inwestycyjnym zaproponowaliśmy ujęcie w art. 66 również kwestii odnoszącej się do nieodpłatnego udostępnienia nieruchomości na potrzeby budowy  i utrzymania stacji ładowania.  Jeśli jednak zaproponowane zapisy odnoszące się do nieodpłatności służebności przesyłu oraz nieodpłatności udostepnienia nieruchomości dla stacji ładowania okażą się niemożliwe do wprowadzenia, jako ostatni proponujemy zapis rezygnujący  z nieodpłatności służebności przesyłu, co jednak będzie się wiązać z ryzykami na etapie procesu inwestycyjnego  o których wspomnieliśmy powyżej.  „art. 66 Skarb Państwa, gmina, wojewódzka osoba prawna oraz gminna osoba prawna, na nieruchomościach pozostających w ich zasobie, ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci oraz przyłącza dostarczających energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania budowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 oraz udostępniają nieodpłatnie nieruchomości na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w celu budowy i utrzymania ogólnodostępnych stacji ładowania budowanych przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust.1..”  „art. 66 Skarb Państwa, gmina, wojewódzka osoba prawna oraz gminna osoba prawna, na nieruchomościach pozostających w ich zasobie, ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci oraz przyłącza dostarczających energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania budowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1  „art. 66 Skarb Państwa, gmina, wojewódzka osoba prawna oraz gminna osoba prawna, na nieruchomościach pozostających w ich zasobie, ustanawiają odpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci oraz przyłącza dostarczających energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania budowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | Art. 1 pkt. 19 | PTPiREE | Propozycja zawarta w nowelizacji dotycząca uchylenia art. 66, niesie za sobą poważne konsekwencje w postaci wydłużenia czasu przyłączenia stacji ładowania do sieci oraz zwiększenia kosztów tego przyłączenia. Służebność przesyłu jest najpewniejszą, stabilną i preferowaną formą uregulowania kwestii posadowienia infrastruktury elektroenergetycznej na cudzych gruntach tzn. gruntach nie należących do OSD. Jako PTPiREE od lat zabiegamy o uchwalenie ustawy regulujące kwestie posadowienia sieci elektroenergetycznych na cudzych nieruchomościach, w tym w zakresie sieci wybudowanych przed 1989r., a służebność przesyłu jest jedyną preferowaną formą uregulowania prawnego tych zagadnień.  Budowa sieci elektroenergetycznych oraz przyłączy boryka się z bardzo dużą ilością przeszkód formalnych, a jedną z nich jest dostęp do terenu w celu posadowienia na nim urządzeń. W związku z tym proponujemy pozostawienie i jednocześnie doprecyzowanie zapisów art. 66 Ustawy tak, aby uzyskanie służebności przesyłu dotyczyło nie tylko wybudowania samej sieci zasilającej, ale również przyłącza do stacji ładowania – w przeciwnym razie wybudowanie samego przyłącza będzie toczyło się inną, dużo dłużą procedurą pozyskania pozwolenia.  W związku z tym proponujemy pozostawienie art. 66 oraz nadanie mu następującego brzmienia:  „*art. 66 Skarb Państwa, gmina, wojewódzka osoba prawna oraz gminna osoba prawna, na nieruchomościach pozostających w ich zasobie, ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci oraz przyłącza dostarczających energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania budowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 oraz udostępniają nieodpłatnie nieruchomości na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w celu budowy i utrzymania ogólnodostępnych stacji ładowania budowanych przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust.1.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | **Art. 1 pkt 19 projektu**  (dotyczy Art. 66) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy pozostawienie art. 66 oraz nadanie mu brzmienia:  *„Art. 66. Skarb Państwa, gmina, wojewódzka osoba prawna oraz gminna osoba prawna, na nieruchomościach pozostających w ich zasobie, ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci oraz przyłącza dostarczających energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania budowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 oraz udostępniają nieodpłatnie nieruchomości w celu budowy i utrzymania ogólnodostępnych stacji ładowania.”* | Propozycja uchylenia art. 66 poniesie za sobą poważne konsekwencje w postaci wydłużenia czasu przyłączenia stacji ładowania do sieci oraz zwiększenia kosztów przyłączenia. Służebność przesyłu jest najpewniejszą i preferowaną formą uregulowania kwestii posadowienia infrastruktury elektroenergetycznej (w tym przypadku przyłącza) na cudzych gruntach tzn. gruntach nie należących do OSD. Budowa sieci elektroenergetycznych oraz przyłączy wiąże się dużą ilością przeszkód formalnych, a jedną z nich jest dostęp do terenu w celu posadowienia na nim urządzeń. W związku z tym proponujemy doprecyzowanie zapisów art. 66 Ustawy, tak aby uzyskanie służebności przesyłu dotyczyło nie tylko wybudowania samej sieci zasilającej, ale również przyłącza do stacji ładowania – w przeciwnym razie wybudowanie samego przyłącza będzie toczyło się inną, dłużą, procedura pozyskania pozwolenia. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | Art. 1, pkt 19) – art. 66 | ENEA Operator Sp. z o.o. | Dotychczasowe brzmienie:  19) uchyla się art. 66;  **Proponowane brzmienie:**  „**Art. 66.** Skarb Państwa, gmina, gminna oraz wojewódzka osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1.” | Obowiązek ustanowienia nieodpłatnej służebności przesyłu przez Skarb Państwa, gminę oraz gminą osobę prawną na rzecz OSD dla sieci dostarczającej energię elektryczną do OSŁ, wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 Ustawy stanowił istotne ułatwienie w zakresie realizacji obowiązku, nałożonego na OSD zgodnie z Ustawą. Z uwagi na zakres obowiązku, jaki Ustawa nakłada na OSD, uchylenie art. 66 Ustawy spowoduje znaczne zwiększenie obciążenia OSD w zakresie jego realizacji, a co za tym idzie – w rezultacie spowoduje wyższe obciążenie dla odbiorców końcowych.  Stosowanie art. 66 Ustawy było uzależnione od uzyskania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidziane w tym artykule ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej.  Zgodnie z brzemieniem Uzasadnienia do projektu z dnia 10 listopada br. uchylenie art. 66 Ustawy wynika z wątpliwości w aspekcie udzielania pomocy publicznej.  ENEA Operator Sp. z o.o. zwraca się zatem z prośbą o doprecyzowanie powodu uchylenia art. 66 Ustawy, tj. wyjaśnieniem czy był on spowodowany stwierdzeniem przez Komisję Europejską niezgodności pomocy publicznej w nim przewidzianej ze wspólnym rynkiem (wraz z podaniem daty odpowiedzi przekazanej z Komisji Europejskiej).  Dotychczasowe doświadczenia OSD przy realizacji obowiązku ustawowego sugerują raczej rozszerzenie katalogu jednostek, jakie powinny być zobowiązane do ustanowienia nieodpłatnej służebności przesyłu na rzecz OSD o wojewódzkie osoby prawne, niż całkowitą rezygnację z zapisu.  Jeśli natomiast ustawodawca podtrzyma zapis art. 1 pkt 19 projektu z dnia 10 listopada br. sugeruje się naniesienie stosownych zmian w art. 84 Ustawy, który odnosi się do art. 66. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | Art. 1 pkt. 19) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | **Propozycja pozostawienia art. 66 ustawy w dotychczasowej treści.**  Art. 66. Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 | W związku z faktem, iż nieodpłatność służebności przesyłu przyczynia się znacząco do rozwoju elektromobilności, postulujemy niewykreślanie art. 66. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zmianą przepisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego art. 66 zostanie uchylony |
|  | Art. 1 pkt 20 (projektowany art. 68 ust. 3 zdanie drugie) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Błędne określenie „postępowania przetargowego”  Propozycja:  ,,Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia **postępowania o udzielenie zamówienia na podstawie tej ustawy**” | Błędne określenie „postępowanie przetargowe” – nie jest to pojęcie określone w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  W związku ze zgłoszoną uwagą Urzędu Zamówień Publicznych przepis otrzyma brzmienie:  „ 3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych ." |
|  | Art.1 pkt 20  (zgłoszono również do pkt. 14) | Prezydent Miasta Bydgoszczy | W projekcie ustawy zapisano:  „art. 35 ust 3 otrzymuje brzmienie:  ,,3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego."  „w art. 68 w ust 3 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:  ,,Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego."  Art. 2 ust. 1 pkt 1 nowego prawa zamówień  brzmi: Przepisy ustawy stosuje się do udzielania: 1) zamówień klasycznych oraz organizowania konkursów, których wartość jest równa lub przekracza kwotę 130 000 złotych, przez zamawiających publicznych; Tak więc zamiast **„przeprowadzenia postępowania przetargowego” lepiej byłoby napisać: „stosowania przepisów ustawy”**, nie chodzi bowiem tylko o przetargi, sformułowanie to używane jest potocznie do wszystkich trybów regulowanych ustawą prawo zamówień.  **Proponujemy jednak zmianę ww. zapisów na:**  „Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość **nie przekracza kwoty 130 000 złotych.”** | Doprecyzowanie zapisów.  **Wpisanie kwoty 130 000 zł** ma na celu uniknięcie trudności interpretacyjnych, które mogłyby pojawić się, gdyby zastosowano konkretne odniesienie się do ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych. Zlecanie zadań publicznych (również tych przekraczających wartość 130 000 zł) przez jednostki samorządu terytorialnego może odbywać się, bowiem nie tylko na podstawie ustawy PZP, ale również na zasadach ogólnych prawa cywilnego lub w trybie przewidzianym m.in. w:   * ustawie o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie * ustawie o partnerstwie publiczno – prywatnym * ustawie o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi * ustawie o gospodarce komunalnej * ustawie o finansach publicznych * ustawie o systemie oświaty * ustawie o pomocy społecznej * ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy * ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych * ustawie o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej * ustawie o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi   ustawie o sporcie | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  W związku ze zgłoszoną uwagą Urzędu Zamówień Publicznych przepis otrzyma brzmienie:  „ 3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych ." |
|  | Art. 68 ust. 3 | Biuro Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin | Propozycja doprecyzowania zapisu ustawy.  **Art. 68 ust. 3** Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. | W myśl ustawy Prawo o ruchu drogowym, pojazd to środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane. Użyte w ustawie pojęcie "flota pojazdów" wymaga doprecyzowania tak, aby minimalny udział pojazdów elektrycznych i napędzanych CNG odnosił się do floty pojazdów samochodowych, tym bardziej, że pojazdy elektryczne i napędzane CNG zostały zdefiniowane w ustawie EPA jako pojazdy samochodowe. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 1 pkt 20) | Miasto Poznań | JEST:  ,,Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego."  PROPOZYCJA:  ,Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość **nie przekracza kwoty 130 000 złotych oraz** **w przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b.”** | Argumentacja taka sama jak  w przypadku ww. uwagi nr 5 | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  W związku ze zgłoszoną uwagą Urzędu Zamówień Publicznych przepis otrzyma brzmienie:  „ 3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych ."  **Uwaga nieuwzględniona** w zakresie dodania ,,o**których mowa w art. 68b.”**  Wymagania sformułowane w art. 68b są konieczne dla implementacji dyrektywy 2019/1161 i tym samym nie można od nich odstąpić |
|  | **Art. 1 pkt 20**  (dotyczy art. 68 ust. 3) | **Konfederacja Lewiatan** | Konieczność doprecyzowania | Art. 68 ust. 3 Ustawy wprowadza obowiązek aby jednostka samorządu terytorialnego („JST”) wykorzystywała w wykonywaniu zadań publicznych własnych lub zleconych samochody z napędem elektrycznym lub alternatywnym. Taki obowiązek dotyczy zarówno wykonawców tych zadań publicznych, jak również jest już przenoszony przez wykonawców na podwykonawców / dostawców / usługodawców w umowach podwykonawczych. Obowiązek ten powodować będzie zwiększenie wartości składanych ofert, a w przypadku podwykonawców zadań publicznych (np. zadań budowlanych), którzy są małymi przedsiębiorcami lub mikro przedsiębiorcami będzie stanowiło ogromną przeszkodę w zawieraniu umów podwykonawczych. Wykonawcy umów będą ponadto oczekiwali zmiany zasad wynagradzania w celu pokrycia kosztów niezbędnych inwestycji (zakup pojazdów elektrycznych, infrastruktury ładowania). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Nie zgłoszono propozycji brzmienia przepisu. |
|  | Art. 1. Pkt 21) (nowy art. 68a ust. 2) oraz art. 14 | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Nowe brzmienie: „Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach: od 2 sierpnia 2024 r. do 31 grudnia 2028 r. oraz od 1 stycznia 2029 r. do 31 grudnia 2033 r. | Mając na uwadze wprowadzenie nowych wymogów w zakresie % udziału pojazdów elektrycznych, jak również obowiązywanie stanu epidemii w Polsce, który ma niewątpliwy wpływ na realizacji umów (np. z zakresu zakupu odpowiednich pojazdów) i podobnych w użytkowanej przez podmioty flocie, postulujemy przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów epizodycznych z 2 sierpnia 2021, na 2 sierpnia 2024 r. zmiana dotyczy treści art. 68a jak również art. 14 Projektu.  Aktualny stan dostępności pojazdów elektrycznych i napędzanych paliwem alternatywnym. Tak krótki czas będzie powodował rosnące koszty tego typu samochodów.  Nałożenie obowiązku z datach zaproponowanych w Projekcie, może doprowadzić do wzrostu cen ofertowych w przetargach oraz zmniejszenia ilości podmiotów startujących w przetargach, co finalnie przełoży się na cenę oferowanych usług. Nie bez znaczenia jest fakt, że już w chwili obecnej identyfikujemy problem z podażą pojazdów elektrycznych oraz ich wyższą cen, a po wejściu w życie przepisów w obecnym brzmieniu problem ten może ulec zwielokrotnieniu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Cele i terminy wynikają wprost z Dyrektywy 2019/1161, która musi być implementowana do polskiego porządku prawnego. Terminy te, pomimo stanu pandemii nie zostały skorygowane na poziomie unijnym a jakakolwiek ich zmiana skutkuje niewdrożeniem prawodawstwa UE i związanymi z tym konsekwencjami |
|  | Art. 68a ust. 1 pkt 3) | MZDiT Częstochowa | Udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm4.), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami wynosił co najmniej 36%, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne. | Biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą w skali kraju, jak również JST, w kontekście pandemii COVID-19, proponuje się zapis obniżający wymóg udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi z 46% do 36% z uwagi na wysoki koszt nabycia takich pojazdów. Jednocześnie sugeruje się ustalenie progu 46% do dnia 31 grudnia 2035 r. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wskazane z projekcie cele i terminy wynikają wprost z dyrektywy 2019/1161, która musi zostać implementowana do porządku prawnego. |
|  | Art. 1 pkt 21)  Dodanie art. 68a-68i | Urząd m. st. Warszawy | Art. 68g powinien być elementem Art. 68a. Obecny układ jest nieczytelny, a obydwa artykuły odnoszą się minimalnych udziałów pojazdów zeroemisyjnych  w określonych okresach  w dyrektywie CVD | 68a ust.1 pkt 3  „udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009  z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części  i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami wynosił co najmniej 46%, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne.”  Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009:  Artykuł 3  Definicje  Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE. Stosuje się ponadto następujące definicje:  2) „pojazd M 2 lub M 3 klasy I” oznacza pojazd M 2 lub M 3 mogący przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy,  o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającej ich częste przemieszczanie się; - pojazdy wykorzystywane w PTZ w dużych miejscowościach  3) „pojazd M 2 lub M 3 klasy A” oznacza pojazd M 2 lub M 3 mogący przewozić nie więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, zaprojektowany do przewożenia stojących pasażerów i posiadający miejsca siedzące oraz umożliwiający przewożenie pasażerów stojących; pojazdy wykorzystywane w PTZ w małych miejscowościach.  Praktycznie do PTZ odnosi się do art. 68a ust. 1 pkt 3.  Jeśli wyłączeniu podlegają pojazdy M3 klasy I i klasy A, to przepis ten wydaje się niezrozumiały w kontekście dyrektywy CVD (dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161), która w Art. 3:  „Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:”  w ust.2 b mówi:  „pojazdów kategorii M3 innych niż pojazdy klasy I i klasy A zdefiniowane w art. 3 pkt 2  i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009”  Czyli ma zastosowanie do pojazdów kategorii M3 klasy I i klasy A zdefiniowanych w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego  i Rady (WE) nr 661/2009.  Ponadto, w motywie 22 dyrektywy CVD zapisano:  „…Instytucje publiczne zachęca się też, aby podjęły środki, takie jak udostępnienie instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym wystarczających środków finansowych, żeby uniknąć sytuacji, w której koszty dotrzymania minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień ustanowionych w niniejszej dyrektywie doprowadzą do wzrostu cen biletów dla konsumentów lub ograniczenia usług transportu publicznego lub będą zniechęcać do rozwoju ekologicznych środków transportu niedrogowego, takich jak tramwaje i pociągi metra. Instytucje publiczne powinny uwzględniać związane  z tym działania w sprawozdaniach przedkładanych zgodnie z niniejszą dyrektywą…”  Nie znaleziono w projekcie zmiany ustawy takich zapisów.  Uwaga: Nowa redakcja oddająca sens dyrektywy 2019/1161 | **Uwaga uwzględniona** - w zakresie zmian zapisu art. 68a ust. 1 pkt 3.  **Uwaga nieuwzględniona** - w zakresie włączenia art. 68g do art. 68a.  Wg projektodawcy obecny układ jest czytelny.  Ponadto, przewiduje się funkcjonowanie szeregu instrumentów finansowych, mających wesprzeć zamawiających we wdrażaniu niskoemisyjnych pojazdów. Takie instrumenty będą oparte zarówno o środki krajowe (w ramach programów NFOŚiGW) jak i środki unijne w ramach wspólnych ram finansowych i funduszy tzw. Nowej generacji. |
|  | dotyczy art 1 pkt 21 | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | w art. 39:  a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2025;  d) spełniających co najmniej normę Euro 5, w latach 2026 – 2030;  e) spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035.".  f) autobusy zeroemisyjne  - z zastrzeżeniem ust. 2.",  b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:  "1a. W gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe.",  c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Posiadacz pojazdu, o którym mowa w ust. 1 lit. c-d może wjechać do strefy czystego transportu jeżeli pojazd ten posiada oznakowanie umożliwiające wjazd do tej strefy.",  lub też dla pojazdów zasilanych wyłącznie LPG, czy też gazem ziemnym CNG.  w art. 39:  a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi  i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:  a) elektryczne,  b) napędzane wodorem,  c) napędzane gazem ziemnym,  d) napędzane gazem płynnym LPG,  f) autobusy zeroemisyjne  - z zastrzeżeniem ust. 2.",  b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a oraz 1b w brzmieniu:  "1a. W gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe.",  "1b Pojazdy o których mowa w ust. 1pkt c oraz d powinny spełniać:  1) co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2025;  2) co najmniej normę Euro 5, w latach 2026 – 2030;  3) co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035.".  c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Posiadacz pojazdu, o którym mowa w ust. 1 lit. c-d może wjechać do strefy czystego transportu jeżeli pojazd ten posiada oznakowanie umożliwiające wjazd do tej strefy.",  Po wprowadzeniu powyższych zapisów do ustępów 2a-c odnieśliśmy się  w naszych uwagach w pkt 2, a uwagi z pkt 1 są bezprzedmiotowe | Aby zwiększyć czytelność ustawy proponujemy przenieść zapisy art. 68i do art. 39 oraz dopisać jako ustęp. Będzie to czytelny zapis warunków jakie pojazdy mogą użytkowane  w strefie czystego transportu. Niestety nie znamy intencji ustawodawcy czy wszystkie pojazdy spełniające co najmniej jedną z powyższych norm muszą być zaopatrzone  w "gaz", żeby być dopuszczonym do eksploracji w strefie czystego transportu, czy też niezależnie od rodzaju zasilania silnika (etylina, ON, LPG/CNG) spieniającego co najmniej jedną z wymienionych norm mogą być dopuszczone do strefy czytsego transportu | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Polska Platforma LNG | Normy emisji spalin pojazdów dopuszczonych do ruchu w strefach czystego transportu powinny zostać radykalnie podniesione do poziomu EURO 6 już od roku 2021, bez możliwości ruchu pojazdów spełniających jakąkolwiek niższą normę emisji. Proponujemy ewentualne umożliwienie wjazdu dla pojazdów o niższych normach emisji (EURO 4 i EURO 5) jedynie w przypadku pojazdów specjalnych takich jak służba zdrowia, policja, straż pożarna i wojsko pełniących obowiązki służbowe. | Powołanie stref czystego transportu ma na celu eliminację pojazdów o wysokiej emisji szkodliwych substancji. Umożliwienie wjazdu do tych stref pojazdom spełniającym normy emisji Euro 4 i Euro 5, które emitują znaczne ilości zanieczyszczeń kompletnie wypacza ideę strefy czystego transportu. Po wprowadzeniu takiej strefy gdzie mogą poruszać się pojazdy spełniające normy emisji niższe niż Euro 6 w kontekście ilości emitowanych zanieczyszczeń sytuacja wydaje się być identyczna z sytuacją braku takiej strefy – do roku 2025 będą mogły tam jeździć wszystkie pojazdy – praktycznie bez wyjątku.  Według badania Samar, średni wiek pojazdu osobowego w Polsce to 15,3 roku (<https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/oficjalnie-auto-w-polsce-ma-srednio-20-lat-a-naprawde/zgwryc7> ). Norma Euro 4 została wprowadzona w roku 2006.  Zgodnie z tymi danymi większość pojazdów w Polsce spełnia normę przynajmniej Euro 4 a więc wprowadzenie tego poziomu normy emisji spalin de facto pozwala wszystkim pojazdom w Polsce poruszać się po strefach czystego transportu.  Zastosowanie obecnych zapisów spowoduje, że poza powstałymi kosztami utrzymania stref czystego transportu nie wywołają one żadnego innego skutku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art.1 pkt 21 | Prezydent Miasta Bydgoszczy | Art. 35 oraz art. 68 ust 2 i 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych dotyczy podmiotów, które będą zobowiązane również do stosowania rozwiązań proponowanych w art. 68a-e i g-h. W przedstawionych dokumentach brak jest wyjaśnień/wskazania wzajemnych korelacji między istniejącymi, a proponowanymi wymogami. Zapisy powinny zostać doprecyzowane, aby wyeliminować możliwość ich różnej interpretacji. | Brak wyjaśnień i odniesień w projekcie ustawy może powodować trudności interpretacyjne regulacji. Np. odnośnie wykorzystania pojazdów napędzanych gazem ziemnym w kategoriach M1, M2 i N1 po 2025 roku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zapisy art. 68a-h są konieczne dla implementacji Dyrektywy 2019/1161. |
|  | Art.1 pkt 21 | Prezydent Miasta Bydgoszczy | Występują znaczące różnice w zapisach projektu ustawy i uzasadnieniu:  21) po art. 68 dodaje się art. 68a-68i w brzmieniu:  „Art. 68a. 1. Zamawiający zapewnia, aby:  1) (…)  2) udział pojazdów kategorii N2 i N3, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami wynosił co najmniej 9%;  3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów klasy I i klasy A, (…)wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami wynosił co najmniej 46%, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne.”  **Natomiast w uzasadnieniu do projektu ustawy zapisano:**  **„Art. 68a**  Projektowany przepis wdraża Dyrektywę (…) Nakłada na zamawiających obowiązek zapewnienia aby:  1) (…);  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%.”  Dane te dotyczą okresu 2.08.2021-31.12.2025 i opisane są w art. 68g.  Wymogi opisane w projekcie ustawy i w uzasadnieniu powinny być jednolite. | Oczywiście zapis ustawy jest regulacją prawną, a nie zapis ujęty w uzasadnieniu. Jednak rozbieżności w zapisach budzą wątpliwości co do wymogów i rzetelności przygotowania projektu dokumentu. | **Uwaga uwzględniona.**  Zapisy uzasadnienia będą w pełni zgodne z projektem ustawy. |
|  | **Art. 1 pkt 21 projektu –** dodanie art. 68a-68i | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | Art. 68g powinien być elementem Art. 68a. Obecny układ jest nieczytelny, a obydwa artykuły odnoszą się do minimalnych udziałów pojazdów zeroemisyjnych w określonych okresach w dyrektywie CVD.  Art. 68a ust 3 wyłącza spod regulacji Ustawy pojazdy M3 klasy I i klasy A, czyli autobusy komunikacji miejskiej – proponujemy weryfikację czy taki jest zamiar ustawodawcy. Wskazana nowa redakcja oddająca sens dyrektywy 2019/1161. | **68a ust.1 pkt 3**  *„udział autobusów,* ***z wyłączeniem pojazdów klasy I i klasy A****, o których mowa w* ***art. 3 pkt 2 i 3*** *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.[[2]](#footnote-2)4)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami* ***wynosił co najmniej 46%****, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne.”* | **Uwaga uwzględniona** - w zakresie zmian zapisu art. 68a ust. 1 pkt 3.  **Uwaga nieuwzględniona** - w zakresie włączenia art. 68g do art. 68a.  Wg projektodawcy obecny układ jest czytelny. |
|  | **Art. 1 pkt 21 projektu –** dodanie art. 68a-68i - ciąg dalszy | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | ciąg dalszy | *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009:*  *Artykuł 3*  **Definicje**  Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE. Stosuje się ponadto następujące definicje:  2) „pojazd M 2 lub **M 3 klasy I**” oznacza pojazd M 2 lub **M 3** mogący przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającej ich częste przemieszczanie się; - **pojazdy wykorzystywane w PTZ w dużych miejscowościach**  3) „pojazd M 2 lub **M 3 klasy A**” oznacza pojazd M 2 lub **M 3** mogący przewozić nie więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, zaprojektowany do przewożenia stojących pasażerów i posiadający miejsca siedzące oraz umożliwiający przewożenie pasażerów stojących; **pojazdy wykorzystywane w PTZ w małych miejscowościach.** | **Uwaga uwzględniona.**  Przeredagowano art. 68a ust. 1 pkt 3. |
|  | **Art. 1 pkt 21 projektu –** dodanie art. 68a-68i - ciąg dalszy | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | ciąg dalszy | Jeśli wyłączeniu podlegają pojazdy **M3 klasy I i klasy A**, to przepis ten wydaje się niezrozumiały w kontekście dyrektywy CVD (dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161), która w Art. 3:  *„Niniejsza dyrektywa* ***nie ma zastosowania do***:”  w **ust.2 b mówi:**  *„pojazdów kategorii* ***M3 innych niż pojazdy klasy I i klasy A*** *zdefiniowane w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009”* | **Uwaga uwzględniona.**  Przeredagowano art. 68a ust. 1 pkt 3. |
|  | **Art. 1 pkt 21 projektu –** dodanie art. 68a-68i - ciąg dalszy | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | ciąg dalszy | **Ponadto, w motywie 22 dyrektywy CVD zapisano:**  ***„…****Instytucje publiczne zachęca się też, aby podjęły środki, takie jak* ***udostępnienie instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym wystarczających środków finansowych****, żeby uniknąć sytuacji, w której koszty dotrzymania minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień ustanowionych w niniejszej dyrektywie doprowadzą do wzrostu cen biletów dla konsumentów lub ograniczenia usług transportu publicznego lub będą zniechęcać do rozwoju ekologicznych środków transportu niedrogowego, takich jak tramwaje i pociągi metra. Instytucje publiczne powinny uwzględniać związane z tym działania w sprawozdaniach przedkładanych zgodnie z niniejszą dyrektywą…****”***  **Nie znaleziono w projekcie zmiany ustawy takich zapisów.**  **Nowa redakcja oddająca sens dyrektywy 2019/1161** | **Przyjęto do wiadomości.**  Przewiduje się funkcjonowanie szeregu instrumentów finansowych, mających wesprzeć we wdrażaniu niskoemisyjnych pojazdów. Takie instrumenty będą oparte zarówno o środki krajowe (w ramach programów NFOŚiGW), jak i środki unijne w ramach wspólnych ram finansowych i funduszy tzw. Nowej generacji. |
|  | Art. 1 pkt 21 – odnośnie projektowanego art. 68i ustawy zmienianej w art. 1 | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | Ze względu na różny poziom emisji różnych rodzajów silników spalinowych, a co za tym idzie spełnianie przez nie różnych norm emisyjnych, należy wprowadzić do ustawy dodatkowe rozgraniczenia, wraz z odpowiednimi terminami, zgodnie z którymi pojazdy wyposażone w takie silniki będą miały uprawnienie wjeżdżania do stref czystego transportu.  Proponowana treść art. 68i ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych: „Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów:   1. z silnikiem benzynowym:    1. spełniających co najmniej normę Euro 3, w latach 2021 – 2025;    2. spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2026 – 2030;    3. spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035; 2. z silnikiem wysokoprężnym:    1. spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2025;   spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2026 – 2030.” | Normy emisji spalin Euro ustalone są odrębnie dla pojazdów z silnikami benzynowymi i silnikami wysokoprężnymi, przy czym te drugie są mniej rygorystyczne i pozwalają na większe emisje, zwłaszcza w zakresie emisji cząstek stałych. W związku z tym pojazdy z silnikami wysokoprężnymi spełniające „równorzędną” normę emisji spalin do pojazdów benzynowych w rzeczywistości mogą emitować znacznie większe ilości zanieczyszczeń. Dlatego też wskazane jest odrębne uregulowanie tych pojazdów poprzez wprowadzenie bardziej rygorystycznych wymogów emisyjnych oraz przedziałów czasowych, w których pojazdy je spełniające są uprawnione do wjazdu na teren stref czystego transportu.  W pierwszej fazie funkcjonowania przepisów o strefach czystego transportu proponujemy, aby próg postawiony pojazdom spalinowym był wyznaczony na poziomie normy Euro 3 w przypadku pojazdów benzynowych, zaś w przypadku silników wysokoprężnych na poziomie Euro 4. Po roku 2025 należy wymagania te podnieść odpowiednio do poziomu normy Euro 4 i normy Euro 6.  Jednocześnie zaś należy pamiętać, że obecna propozycja zmian w ustawie (jeśli nie uwzględniać wyjątków) dotyka ok. 25%. aut poruszających się po polskich miastach (badania krakowskie z lipca 2019 r. – zob. *Raport. Pomiary zdalne emisji spalin. Kraków. Lipiec 2019* (http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC\_polish\_v5.pdf)). Tymczasem wykluczenie grupy pojazdów w oparciu o nasze propozycje oznacza zmniejszenie emisji spalin o ok. 23% przy objęciu wymogami zaledwie 8 proc. pojazdów. Jest to skuteczny kompromis między dbałością o jakość powietrza i szacunkiem wobec obywateli Polski  Wraz z wprowadzeniem nowych bardziej rygorystycznych norm emisji spalin dla pojazdów będzie należało rozważyć odpowiednią zmianę przepisu art. 68i. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art.1 p. 21 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | „Art. 68a. 1. Zamawiający zapewnia, aby:  1a) przy realizacji celu określonego w pkt 1), do udziału pojazdów w zamówieniach realizowanych w okresie od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. zalicza się również pojazdy hybrydowe i samochody o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym w rozumieniu art. 105 ust. 1a lit. a) albo ust. 2b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym. | Projekt wprowadza w art. 68a minimalne udział w zamówieniach dla pojazdów elektrycznych ponownie dzieląc pojazdy wyłącznie na pojazdy elektryczne (bateryjne i wodorowe) oraz pojazdy spalinowe i nie różnicując w żaden sposób sytuacji innych pojazdów niskoemisyjnych w stosunku do spalinowych. Postulujemy ustalenie dodatkowego np. 10% udziału dla tego rodzaju pojazdów obejmujących elektryczne pojazdy hybrydowe PHEV oraz HEV nie spełniające rygorystycznych kryteriów proponowanych dla pierwszej grupy pojazdów. Alternatywnie proponujemy dopuszczenie tych pojazdów do minimalnych, wymaganych poziomów zakupów jednostek administracji i samorządów, określonych Ustawą. Takie rozwiązanie z pewnością przyczyniłoby się do zmniejszenia kosztów tej operacji zarówno dla budżetu państwa jak i tych jednostek. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Propozycja zapisu art. 68a ust. 1 pkt 1 jest wymagana dla implementacji Dyrektywy 2019/1161 – odnosi się do pojazdów zeroemisyjnych. |
|  | art. 1 p. 21 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Art. 68i. Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów hybrydowych napędzie spalinowo-elektrycznym, pojazdów hybrydowych, napędzanych benzyną, olejem napędowym, gazem ziemnym, gazem płynnym LPG:  1) spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2023;  2) spełniających co najmniej normę Euro 5, w latach 2024 – 2026;  3) spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2027 – 2029.". | Ograniczenie wynikające z art. 68i powinno dotyczyć także pojazdów zasilanych gazem ziemnym i gazem LPG. Pojazdy zasilane gazem mają także określony poziom normy Euro, którą spełniają i nie jest tak, że pojazd gazowy o normie Euro 1, 2,3, 4 czy 5 ma niższa emisję niż pojazd zasilany olejem napędowym czy benzyną spełniający normę Euro 6. Ponadto interwały powinny być skrócone o połowę zgodnie z przedstawioną propozycją. W związku z powyższym do stref powinny mieć prawo wjazdu tylko pojazdy gazowe spełniające najnowsze normy lub normy określone w art. 68i. Ponadto z uwagi na brak definicji legalnej pojazdu napędzanego gazem płynnym LPG możliwa jest sytuacja, że pojazd ten będzie poruszał się w strefie na benzynie, a instalacja LPG będzie dołożona tylko dla uzyskania uprawnień wynikających z ustawy, a pojazd będzie w praktyce jednopaliwowym pojazdem na benzynę bądź pojazdem dwupaliwowym mogącym się poruszać albo na benzynie albo na LPG. Jednocześnie mając na uwadze badania przeprowadzone przez PSPA mieszkańcy miast wskazują, że stref powinny mieć wjazd także co najmniej w okresie przejściowym pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 105 ust. 1a lit. a) albo ust. 2b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów:  1) spełniających co najmniej normę Euro 5, w latach 2021 – 2025;  2) spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2026 – 2030; | Zaproponowana zmiana jest dobra. Proponujemy zmianę kryteriów. Już dzisiaj w wielu miastach Europy kryteria są dużo ostrzejsze, proponujemy zaostrzenie norm emisji spalin. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | **Art. 1 pkt 21 projektu**  (dotyczy Art. 68i) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponuję się usunięcie poniższego artykułu:  *~~Art. 68i. Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów:~~*  *~~1) spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2025;~~*  *~~2) spełniających co najmniej normę Euro 5, w latach 2026 – 2030;~~*  *~~3) spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035.".~~* | Zakres czasowy jest niewłaściwy. Przy takim horyzoncie swoją rolę strefa czystego transportu spełni dopiero w 2035 r.  Przepisy w zakresie uprawnionych pojazdów do wjazdu stref czystego transportu powinny zostać utrzymane. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Gmina Miejska Kraków | usunięcie zaproponowanego art. 68i | Dopuszczenie do wjazdu do Strefy Czystego Transportu pojazdów spalinowych o określonej normie spalin również wypacza ideę istnienia tego typu Strefy, tym bardziej, że pojazdy z normą spalin euro 6 dopuszczone są aż do 2035 roku. Wjazd tego typu pojazdów powinien być dopuszczony w poszczególnych latach wyłącznie za opłatą lub w ogóle zakazany. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt. 21 | Polska Izba Gospodarki Odpadami | **Propozycja nowego brzmienia przepisu:**  „2. Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1**, *w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano po dniu 2 sierpnia 2021 r. lub – jeśli nie przewiduje się zaproszeń – w przypadku których instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający rozpoczęli procedurę udzielenia zamówienia po tej dacie*** oraz udzielonych przez zamawiającego w okresach: od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.” | Uwzględnienie warunku zapisanego w art. 1 pkt. 4 DYREKTYWY 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 w zakresie art. 3 ust. 1.:  „Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do zamówień, w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano po dniu 2 sierpnia 2021 r. lub – jeśli nie przewiduje się zaproszeń – w przypadku których instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający rozpoczęli procedurę udzielania zamówienia po tej dacie.”  Nieuwzględnienie tego warunku oznacza konieczność zastosowania wymogów do wszystkich umów zawartych od 2 sierpnia, niezależnie od tego, kiedy rozpoczęto postępowanie przetargowe. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przywoływany zapis z Dyrektywy 2019/1161 zawiera się w art. 14 projektu ustawy.  Obecny zapis wprowadza intencje Dyrektywy objęcia wymogiem wszystkich zamówień udzielonych we wskazanych przedziałach czasowych, ale z wyłączeniem tych w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano przed 3 sierpnia 2021r. lub w przypadku braku zaproszeń przed tą datą rozpoczęto procedurę udzielania zamówienia. |
|  | Art. 1 pkt. 21 | Polska Izba Gospodarki Odpadami | „2. Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, *w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano po dniu 2 sierpnia 202****2*** *r. lub – jeśli nie przewiduje się zaproszeń – w przypadku których instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający rozpoczęli procedurę udzielenia zamówienia po tej dacie* oraz udzielonych przez zamawiającego w okresach: od 2 sierpnia 202**2** r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.” | Oprócz zmian proponowanych w punkcie 2. wnioskujemy także o opóźnienie terminów o rok. Uzasadnienie:   1. Projekt z dnia 10.11.2020 r. Ustawy o zmianie UoE przybliża obowiązki, które miały obowiązywać od 1 stycznia 2022 r. i wymaga wcześniejszego nabycia oraz zastosowania pojazdów czystych ekologicznie. Dzieje się to w bardzo krótkim czasie przed faktycznym rozpoczęciem obowiązywania wdrażanych przepisów (projekt opublikowano 8 miesięcy przed planowanym obowiązywaniem przepisów). Wymaga to przemodelowania planów inwestycyjnych na rok 2021 oraz przyspieszenia zakupów odpowiednich pojazdów. Proces realizacji zamówienia jest jednak zależny od mocy produkcyjnych producentów, które na pewno nie zostaną zwiększone w tak krótkim czasie. Firmy wykonujące zadania publiczne będą miały trudności z pozyskaniem odpowiednich pojazdów. 2. Projekt z dnia 10.11.2020 r. Ustawy o zmianie UoE wprowadza wyższe wymagania niż te wynikające z dotychczasowych przepisów obowiązującej UoE. W zakresie odbioru odpadów znacząco trudniej jest spełnić wymogi dot. 22% pojazdów w kategorii pojazdów lekkich oraz 7% w kategorii pojazdów ciężkich niż 10% w odniesieniu do całej floty używanej do wykonywania zadania publicznego. Skutkiem tego jest większe zapotrzebowanie na pojazdy, a więc konieczność poniesienia wyższych nakładów i zakup większej liczby pojazdów. Proces realizacji zamówienia jest jednak zależny od mocy produkcyjnych producentów, które na pewno nie zostaną zwiększone w tak krótkim czasie. Firmy wykonujące zadania publiczne będą miały trudności z pozyskaniem odpowiednich pojazdów. 3. Obecna sytuacja pandemiczna związana z COVID-19 powoduje nie tylko codzienne trudności w sprawnym funkcjonowaniu wielu firm wykonujących usług z zakresu zadań publicznych, ale także w funkcjonowaniu producentów pojazdów. Powoduje to opóźnienia w realizacji zamówień oraz ograniczenia w mocach produkcyjnych. Skutkiem tego będą trudności w zdobyciu odpowiednich pojazdów wymaganych nowymi przepisami. 4. Programy wspierające zakupy ekologicznie czystych pojazdów są opóźnione. Fundusz Niskoemisyjnego Transportu został rozwiązany. NFOŚiGW przeprowadził jak dotychczas jeden pilotażowy program dofinansowań, natomiast kolejne edycje są planowane dopiero na pierwszą połowę 2021 roku. Biorąc pod uwagę fakt, że warunkiem wszystkich dofinansowań ze strony NFOŚiGW jest złożenie zamówienia na pojazd po złożeniu i akceptacji wniosku o dofinansowanie przez NFOŚiGW, wszystkie zamówienia, które muszą być składane już teraz, aby spełnić wymogi UoE ze zmianami od 1 sierpnia 2021 r., nie będą mogły zostać wsparte dofinansowaniem NFOŚiGW. Spowoduje to wzrost kosztów funkcjonowania firm świadczących usługi, a w konsekwencji wzrost obciążeń dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.   Mamy do czynienia z opóźnieniami w zakresie budowy publicznej sieci stacji tankowania gazem ziemnym oraz punktów ładowania. Brak odpowiedniej infrastruktury uniemożliwia zastosowanie ekologicznie czystych pojazdów oraz wymaga przeprowadzenia inwestycji własnych przez firmy świadczące usługi z zakresu zadań publicznych, co wymaga zarówno dodatkowych nakładów inwestycyjnych jak i czasu na ich realizację. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Terminy wynikają wprost z Dyrektywy 2019/1161, która musi być implementowana do porządku prawnego. |
|  | Art. 1 pkt. 21 | Polska Izba Gospodarki Odpadami | **Propozycja nowego brzmienia przepisu:**  „Art. 68i. Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów:  1) spełniających co najmniej normę Euro 4 do roku 2025 włącznie;  2) spełniających co najmniej normę Euro 5 do roku 2030 włącznie;  3) spełniających co najmniej normę Euro 6 do roku 2035 włącznie.".” | Z pierwotnego zapisu wynika, że pojazdami spełniającymi normę Euro 5 nie będzie można poruszać się w strefach czystego transportu w latach 2021-2025, a pojazdami spełniającymi normę Euro 6 w latach 2021-2030. Wychodzimy z założenia, że nie taki był zamysł Projektodawcy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Związek Dealerów Samochodów | Art. 68i. Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów:  1) spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2023;  2) spełniających co najmniej normę Euro 5, w latach 2024 – 2030;  3) spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035.". | W naszej ocenie, dopuszczanie do ruchu w strefach czystego transportu aut z normą Euro 4 aż do roku 2025 nie przystaje do instytucji jaką ma stanowić strefa czystego transportu.  Podkreślenia wymaga, że norma Euro4 została wprowadzona od 01.01.2005r., tym samym mając na uwadze czas prac nad ustawą i termin jej wejścia w życie, po powstaniu pierwszych stref według nowych przepisów, będą one dopuszczać auta nawet 16-letnie. Pod koniec 2024 roku będą to już natomiast auta prawie 20-letnie.  Jeżeli porównać parametry dla normy Euro4 i wchodzącej od 01.01.2021r. normy Euro6d, to przy silnikach diesla w zakresie tlenków azotu są to wartości ponad 3x wyższe, a w zakresie emisji pyłów ponad 5x wyższe. Jeśli chodzi o silniki benzynowe to norma ta w ogóle nie limituje emisji pyłów. Norma Euro4 jako opracowana prawie 20 lat temu nie przystaje zatem do obecnie istniejących wymagań w zakresie ochrony środowiska, a w szczególności pojazdy z taką normą nie mogą być dopuszczone do ruchu w strefach w których – już z samej nazwy – ma istnieć tylko czysty transport.  W związku z tym, mając też na uwadze konieczność pewnego kompromisu i zmniejszenia dolegliwości powstania stref dla obywateli, postulujemy skrócenie okresu czasu, w którym w strefach byłyby dopuszczone pojazdy z normą Euro4 i zmianę omawianego przepisu, tak ażeby dopuszczalność dla takich aut obowiązywała do końca 2023 roku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Uzupełnienie rodzaju napędu w projektowanym art. 68a ust. 1 pkt. 1 | Wydaje się, że w treści zapisu powinny zostać uwzględnione pojazdy napędzane gazem ziemnym, podobnie jak zostały wskazane w art. 68 ust. 3 obowiązującej ustawy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zapis art. 68a ust. 1 pkt 1 jest wymagany przez Dyrektywę 2019/1161 – odnosi się do pojazdów zeroemisyjnych. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Zmiana kolejności w redakcji dokumentu – dot. projektowanego art. 68i. | Treść art. 68i powinna następować po art. 39 obowiązującej ustawy, gdyż proponowany zapis odnosi się wprost do pojazdów dopuszczonych do poruszania się w obrębie strefy czystego transportu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt. 21 | Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | JEST:  3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych…  POWINNO BYĆ:  3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów **innych niż** klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych… | Zapis przeciwstawny do zawartego w dyrektywie 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów  *nie ma zastosowania do: b) pojazdów kategorii M3 innych niż pojazdy klasy I i klasy A zdefiniowane w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009.* | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został przeredagowany. |
|  | Art. 1 pkt. 21 | Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | JEST:  3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.[[3]](#footnote-3)4)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami wynosił co najmniej 46%, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne.  PROZYCJA ZMIANY:  3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów innych niż klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.[[4]](#footnote-4)4)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami wynosił co najmniej 32% w pierwszym okresie oraz 46% w drugim, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne. | Druga część zapisu jest niejasna, nie oddaje sensu zapisów dyrektywy i dodatkowo błędnie transponuje minimalne poziomy docelowe dla zamówień w poszczególnych, wskazanych w dyrektywie okresach czasowych | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wg projektodawcy zapis jest czytelny.  W art. 68g wskazano, że w okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 obowiązują niższe poziomy zamówień na nisko- i zeroemisyjne pojazdy. |
|  | Art. 1 pkt. 21 | Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | JEST:  Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach: od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.  PROPOZYCJA ZMIANY:  Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach: pierwszym - od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz drugim - od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. | Ta zmiana przypisuje jednoznacznie minimalne poziomy docelowe wskazane w ust. 1 do okresów wymienionych w ust. 2. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecna propozycja zapisów jest zgodna z Dyrektywą 2019/1161. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | JEST:  1) udział pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem kategorii M1, M2 i N1, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami wynosił co najmniej 22%;  PROPOZYCJA ZMIANY:  1) udział pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem w całkowitej liczbie pojazdów kategorii M1, M2 i N1 (o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym) objętych zamówieniami wynosił co najmniej 22%; | Zdanie gramatycznie niespójne (nie jest klarowne czy wyliczanka kategorii dotyczy obu części czy tylko tej drugiej po słowie lub), w zapisach dyrektywy udział 22% dotyczy pojazdów lekkich. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | art. 1 pkt 21 | Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU (po art. 68 a):  Dopuszcza się realizację zamówień łączonych, realizowanych np. przez konsorcja pod warunkiem, że zachowane zostaną łącznie minimalne poziomy docelowe przypisane dla poszczególnych okresów rozliczania. | Należy umożliwić łączenie pojazdów zeroemisyjnych z pojazdami zasilanymi paliwami alternatywnymi zgodnie z zapisem dyrektywy 33/2009 przetransponowanym w propozycji zapisu Art. 68a.  Przykład: PKT w Gdyni posiada autobusy zeroemisyjne (trolejbusy), natomiast PKM w Gdyni posiada autobusy zasilane paliwami alternatywnymi (autobusy CNG) – w przypadku łącznego zamówienia organizatora w Gdyni (ZKM) zasadne jest uwzględnienie potencjału obu tych komunalnych operatorów. | Uwagę uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Naukowo-Technologiczny Klaster Samochodów Ekologicznych | Do listy udziału pojazdów objętych zamówieniami należy dodać pojazdy hybrydowe:  Art. 68a 1 otrzymuje brzmienie:  1) udział pojazdów elektrycznych, **pojazdów hybrydowych** lub napędzanych wodorem kategorii M1, M2 i N1, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami wynosił co najmniej 22%; | Pojazdy hybrydowe (ładowalne) mogą wykonywać zadania dla JST.  Pojazdy hybrydowe (ładowalne) mają na tyle duży zasięg w trybie elektrycznym który wynosi do 80 km, że przy prędkościach miejskich wystarcza on na cały dzień po nocnym ładowaniu. Ładowanie trwa krócej niż w przypadku pojazdów elektrycznych i wynosi do 3 godzin. Pojazdy hybrydowe (ładowalne) w czasie pracy elektrycznej nie emitują żadnych związków do atmosfery i mogą pełni funkcje tak samo jak pojazdy elektryczne. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zapis art. 68a ust. 1 pkt 1 jest zgodny z wymaganiami Dyrektywy 2019/1161 – odnosi się do pojazdów zeroemisyjnych. |
|  | Art. 1 pkt 21 | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | **Wykreśla się art. 68i:**  **Art. 68i**. ~~Na terenie strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ust. 1, dopuszcza się ruch pojazdów:~~  ~~1) spełniających co najmniej normę Euro 4, w latach 2021 – 2025;~~  ~~2) spełniających co najmniej normę Euro 5, w latach 2026 – 2030;~~  ~~3) spełniających co najmniej normę Euro 6, w latach 2031 – 2035.".~~ | Progresywność zapisana w projektowanym art. 68i jest faktycznie regresywnością. Przy takim horyzoncie czasowym i zaproponowanych normach, swoją rolę strefa czystego transportu spełni dopiero w 2035 r. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 21 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Uzupełnienie rodzaju napędu  Art. 68a ust. 1 pkt 1) | Wydaje się, że w treści zapisu powinny zostać uwzględnione pojazdy napędzane gazem ziemnym, podobnie jak zostały wskazane w art. 68 ust. 3 obowiązującej ustawy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zapis art. 68a ust. 1 pkt 1 jest wymagany przez Dyrektywę 2019/1161 – odnosi się do pojazdów zeroemisyjnych, a w pierwszym okresie również niskoemisyjnych wskazanych w art. 68g pkt 1. |
|  | Art. 21 | Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy | Zmiana kolejności w redakcji dokumentu | Treść art. 68i powinna następować po art. 39 obowiązującej ustawy, gdyż proponowany zapis odnosi się wprost do pojazdów dopuszczonych do poruszania się w obrębie strefy czystego transportu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 1 pkt 21) | IGKM/MPK Kraków | Zamawiający zapewnia, aby: … | UWAGA OGÓLNA:  Zobowiązanie niemożliwe do zrealizowania na poziomie Zamawiającego. Na zamawiającym, który jest jednocześnie użytkownikiem(operatorem) nakładany jest dodatkowy wymóg. Ten wymóg winien dotyczyć poziomu centralnego, określanego jak wskazano w art.68f.  Jeżeli zamawiający osiągnął próg określony w art. 68 ust 4 to nie powinien być zobowiązany do utrzymania wskaźnika określonego  w art. 68a lub ten wskaźnik powinien ulec zmniejszeniu w zależności od stopnia zrealizowania wskaźnika określonego w art. 68 ustawy | **Uwaga nieuwzględniona.**  Cele wskazane w art. 68a wynikają wprost z Dyrektywy 2019/1161, która musi być implementowana do porządku prawnego. |
|  | Art. 1 pkt 21) | IGKM/MPK Kraków | Zamawiający, do dnia 31 stycznia każdego roku, przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informację 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. | UWAGA OGÓLNA:  Proponujemy wykorzystać informacje przekazywane do Prezesa UZP. | **Uwaga przyjęta do wiadomości.** |
|  | Art. 1 pkt 21) | IGKM/ZTM Poznań | 3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów **innych niż** klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.[[5]](#footnote-5)4)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami wynosił co najmniej 46%, przy czym połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne. | Zgodnie z artykułem 3 pkt 2 lit. b Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej: 2. „Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do: b) pojazdów kategorii M3 innych niż pojazdy klasy I i klasy A zdefiniowane w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został przeredagowany. |
|  | Art. 1 pkt 21) | IGKM/ZTM Poznań | Art. 68a ust. 2  Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach: od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.  Art. 68b. Przepisy art. 68a stosuje się do zamówień:  2) których przedmiotem są usługi w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości nieprzekraczającej wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., str. 1 i Dz. Urz. UE L 240 z 16.9.2015 r., str. 65);  3) których przedmiotem są usługi oznaczone następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz. Urz. UE L 340 z 16.12.2002 r., str. 1, z późn. zm.[[6]](#footnote-6)5)):  a) w zakresie publicznego transportu drogowego, o kodzie CPV 60112000-6,  Art. 68d  W przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b pkt 2 i 3, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową. | Zachodzi wątpliwość w sposobie liczenia minimalnych udziałów pojazdów o których mowa w art. 68 ust. 1. Czy powinny być one liczone łącznie, dla wszystkich umów zawieranych w okresach od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. (art. 68a ust. 2) czy dla każdej umowy osobno (art. 68d)? | Wymaganie dotyczy udziałów pojazdów we wszystkich umowach zawieranych w pierwszym oraz w drugim okresie (nie w poszczególnych umowach). Propozycja przepisu odzwierciedla brzmienie zawarte w dyrektywie i nie powinna powodować niejednoznaczności. |
|  | Art. 1 pkt. 21 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dot. projektowanego art. 68g  Art. 68g. W okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r.:  1) do minimalnego udziału, o którym mowa w art. 68a ust. 1 pkt 1, wlicza się pojazdy ~~hybrydowe lub~~ napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji; | Zaliczanie pojazdów hybrydowych nie jest dobrym rozwiązaniem i znowu tworzy „złudę dobrych intencji”. Hybryda nie jest pojazdem, ani czystym, ani niskoemisyjnym. To malowany ptak! | **Uwaga nieuwzględniona.**  Do minimalnego udziału będą mogły być zaliczone pojazdy hybrydowe, ale pod warunkiem spełnienia poniższych, zgodnych z dyrektywą 2019/1161, wymagań: maksymalna emisja do 50 g CO2/km i emisja zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji (vide zapis art. 68g pkt 1). |
|  | Art. 1 pkt 21 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Dotyczy projektowanego art. 68g – niespójne podejście do wymogów w odniesieniu do pojazdów dopuszczonych do użytkowania w administracji, JST czy poddostawców JST  Obecny zapis zmiany:  „W okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r.:  1) do minimalnego udziału, o którym mowa w art. 68a ust. 1 pkt 1, wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji;  2) minimalny udział pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1 pkt 2, wynosi co najmniej 7%;  3) minimalny udział pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1 pkt 3, wynosi co najmniej 32%.”  Propozycja:  „„W okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r.:  1) do minimalnego udziału, o którym mowa w art. 68a ust. 1 pkt 1, wlicza się pojazdy hybrydowe typu plug-in lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO2/km.  2) minimalny udział pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1 pkt 2, wynosi co najmniej 10%;  3) minimalny udział pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1 pkt 3, wynosi co najmniej 10%.” | Katalog pojazdów rekomendowanych do wprowadzenia do flot administracji państwowej, JST oraz dostawców JST powinien być spójny. Wymóg emisji poniżej 50g/km spełnią tylko auta 100% elektryczne oraz hybrydy typu plug-in. Takie same pojazdy powinny być rekomendowane do wjazdu do stref niskoemisyjnych.  W art. 68 ust. 1 ustawy o elektromobilności wymienione są poziomy % parku samochodów nisko i zeroemisyjnych wymaganych w okresie 1 stycznia 2022 (10%) i do 1 stycznia 2023 (20%). Te zapisy określają inne wymagania w zależności od różnych grup i np. narzucają dużo większe wymagania odnośnie poddostawców JST (32%). Proponujemy ujednolicenie tak jak jest to w punkcie nr 1 i utrzymanie spójnego komunikatu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wskazane w art.86g wymogi wynikają wprost z Dyrektywy 2019/1161. |
|  | Art. 1. Pkt 21 oraz art. 14 | Pracodawcy RP | Nowe brzmienie: „ Minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach: od 2 sierpnia 2024 r. do 31 grudnia 2028 r. oraz od 1 stycznia 2029 r. do 31 grudnia 2033 r. | Mając na uwadze wprowadzenie nowych wymogów w zakresie % udziału pojazdów elektrycznych, jak również obowiązywanie stanu epidemii w Polsce, który ma niewątpliwy wpływ na realizacji umów (np. z zakresu zakupu odpowiednich pojazdów) i podobnych w użytkowanej przez podmioty flocie, postulujemy przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów epizodycznych z 2 sierpnia 2021, na 2 sierpnia 2024 r. zmiana dotyczy treści art. 68a jak również art. 14 Projektu.  Nałożenie obowiązku z datach zaproponowanych w Projekcie może doprowadzić do wzrostu cen ofertowych w przetargach oraz zmniejszenia ilości podmiotów startujących w przetargach, co finalnie przełoży się na cenę oferowanych usług. Nie bez znaczenia jest fakt, że już w chwili obecnej identyfikujemy problem z podażą pojazdów elektrycznych oraz ich wyższą cen, a po wejściu w życie przepisów w obecnym brzmieniu problem ten może ulec zwielokrotnieniu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Cele wskazane w art. 68a wynikają wprost z Dyrektywy 2019/1161, która musi być implementowana do porządku prawnego. |
|  | Art. 2 pkt. 19 | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych  **Dodaje się punkt 1a:**  1a) art. 22 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę, **ustanowić na nich służebność przesyłu** albo je użyczać, w drodze umowy, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami, ruchu drogowego lub obsługi użytkowników ruchu**, budową sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania**, a także na cele instalacji urządzeń, o których mowa w art. 20g ust. 1. Zarząd drogi pobiera z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami nie stosuje się.” | W celu rozwoju elektromobilności i ułatwienia budowy stacji ładowania w Miejscach Obsługi Pasażerów wzdłuż autostrad, proponujemy dodanie w ustawie o drogach publicznych zapisu mówiącego, że na gruntach w pasie drogowym możliwe jest ustanowienie służebności przesyłu na cele budowy sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnych stacji ładowania | **Uwaga nieuwzględniona.**  Służebności przesyłu nie można ustanawiać w pasie drogowym gdyż drogi publiczne są zgodnie z orzecznictwem sądowym wyłączone z obrotu cywilnego i mogą być tylko udostępniane w trybie określonym w ustawie o drogach publicznych. |
|  | Art. 2 | IGKM/ZDM Kraków | 1. w art. 13 w ust. 3 w pkt 1 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:   „f) pojazdy używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;  PROPOZYCJA: wykreślić | Proponowana regulacja dopuszcza zwolnienie również pojazdów spalinowych, co stoi w rażącej sprzeczności z celami ustawy o elektromobilności. Dodatkowo przepis ten stawia przedsiębiorców zajmujących się carsharingiem w uprzywilejowanej pozycji w stosunku do organizatorów i operatorów transportu publicznego. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 2 | Polska Platforma LNG | Dopisanie po wyrazach :”pojazdów samochodowych” tekstu:  „z wyłączeniem pojazdów elektrycznych, gazowych i wodorowych” | Wyłączenie pojazdów nisko i zeroemisyjnych z opłat za parkowanie może być znaczącym bodźcem do zakupu takich pojazdów. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Dodanie kolejnej kategorii pojazdów zmniejszy wpływy samorządów |
|  | Art. 2 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | „Art. 50a.  ust. 1 W okresie do dnia 31 grudnia 2030 r. od opłat za przejazdy po drogach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, są zwolnione autobusy zeroemisyjne oraz pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane gazem ziemnym i pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 1, 12 i 15 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908 i 1086), których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony.  ust. 2 W okresie do dnia 31 grudnia 2030 r. od opłat za przejazdy po drogach krajowych są zwolnione pojazdy elektryczne i pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 12 i 15 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908 i 1086), których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony.”. | Proponujemy rozszerzenie zwolnienia z opłat za przejazdy po drogach na pojazdy elektryczne i napędzane wodorem do 3,5 tony. Byłoby to kolejne rozwiązanie, które miałoby na celu przekonanie do użytkowania pojazdów zeroemisyjnych nie tylko przedsiębiorców ale także potencjalnych użytkowników prywatnych takich pojazdów. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy w zakresie zwolnienia z opłat zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 2 pkt 1 (projektowany art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. f ustawy o drogach publicznych) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Konieczność odwołania się w tym przepisie do usługi współdzielenia zdefiniowanej zgodnie z uwagą w pkt 2. Konieczność zawężenia możliwości korzystania ze zwolnienia z wnoszenia opłat w strefie płatnego parkowania, i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania do usług współdzielenia świadczonych z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych, napędzanych gazem ziemnym i wodorem.  Propozycja:  f) pojazdy **elektryczne, napędzane gazem ziemnym lub wodorem** używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. | Brak określenia, że usługa współdzielenia jest usługą prowadzoną w ramach wykonywania działalności gospodarczej oraz jakie formy komunikacji elektronicznej uprawniają do zaliczenia do usługi współdzielenia powoduje, że do usługi współdzielenia może być wykorzystywany np. SMS a korzystającymi może być grupa znajomych.  Takie osoby mogą być zwolnione z wnoszenia opłat w strefie płatnego parkowania, i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, co jest oczywiście nieusprawiedliwione.  Ponadto, nie jest dopuszczalne zwolnienie z wnoszenia opłat w strefie płatnego parkowania, i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania wszystkich rodzajów pojazdów wykorzystywanych w usługach współdzielenia. Jedynie pojazdy elektryczne i napędzane gazem ziemnym lub wodorem jako pojazdy nie wykorzystujące pochodnych ropy naftowej do napędu zasługują na takie zwolnienie.  Pojazdy hybrydowe są obecne na polskich drogach od około 15 lat, do tej pory nie doczekały się takiego zwolnienia z opłat za postój, mimo tego że 15 lat temu były najbardziej ekologicznym napędem, więc nie jest zrozumiałe wprowadzenia takiego zwolnienia obecnie kiedy dostępne są pojazdy zeroemisyjne. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 2 pkt 1) projektu ustawy nowelizującej | Warszawski Alarm Smogowy | 1)         w art. 13 w ust. 3 w pkt 1,  lit. e przyjmuje następujące brzmienie:  „e) do dnia 01 lipca 2021: pojazdy elektryczne, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdy napędzane wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy; | Celem opłaty za parkowanie jest uporanie się z brakiem przestrzeni dostępnej do parkowania w centrach miast dla pojazdów (niezależnie od ich napędu). Dlatego postulujemy skrócenie obecnie bezterminowego wyłączenia aut elektrycznych spod tej opłaty.  Mechanizm zachęt do posiadania pojazdów elektrycznych zamiast spalinowych powinien opierać się na systemie opłat rocznych za posiadanie samochodu (niezależnie od jego napędu). I tam opłaty dla aut elektrycznych powinny mieć preferencyjne stawki. Takie rozwiązania funkcjonują w innych krajach zachodnich i przyczyniły się do dużej popularności aut elektrycznych. Ewentualne preferencyjne traktowanie aut elektrycznych przy opłatach za parkowanie powinno być w gestii samorządów, i nie powinno być nakładane drogą ustawy. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W celu popularyzacji pojazdów elektrycznych niezbędne utrzymanie bezterminowe preferencji w zakresie opłat. |
|  | Art. 2 pkt 1) | Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi | Wykreślenie propozycji zawartej w Art. 2 pkt 1) | Propozycja zawarta w projekcie zwalnia pojazdy znajdujące się we flocie operatorów car-sharingu z opłaty  w strefach płatnego parkowania, niezależnie od posiadanego napędu. Istnieją poważne wątpliwości, czy mimo pozytywnych aspektów popularyzacji usługi współdzielenia pojazdów, istnieją uzasadnione przesłanki do zwolnienia ich w drodze ustawy z opłat w strefach płatnego parkowania.  Operatorzy usługi car-sharingu mogą korzystać z obecnych przepisów zwalniających z tych opłat pojazdy elektryczne. Zwolnienie ustawowe  z opłat pojazdów z silnikiem spalinowym, czyli znacznej większości pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia, zmniejszy atrakcyjność zwiększania udziału pojazdów elektrycznych we flotach operatorów usługi współdzielenia. W rezultacie ustawodawca osiągnie efekt przeciwny do celu głównego ustawy.  Należy przypomnieć, że samorządy mają prawo do włączenia pojazdów świadczących usługę współdzielenia do systemu abonamentowego lub zastosowania zerowej stawki opłaty (art. 13b ust. 4 pkt. 2): „Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania: (…) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;”.  Możliwość zastosowania systemu abonamentowego lub całkowitego zwolnienia z opłaty więc istnieje, ale jest kompetencją samorządów. Jesteśmy zdecydowanie za pozostawieniem tej kwestii do decyzji samorządów i przeciw regulacji ustawowej. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 2 pkt 1 | Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy | Wykreślenie propozycji zawartej w art. 2 pkt 1. | Propozycja zawarta w projekcie zwalnia pojazdy znajdujące się we flocie operatorów car-sharingu z opłaty w strefach płatnego parkowania, niezależnie od posiadanego napędu. Istnieją poważne wątpliwości, czy mimo pozytywnych aspektów popularyzacji usługi współdzielenia pojazdów, istnieją uzasadnione przesłanki do zwolnienia ich w drodze ustawy z opłat w strefach płatnego parkowania.  Operatorzy usługi car-sharingu mogą korzystać z obecnych przepisów zwalniających z tych opłat pojazdy elektryczne. Zwolnienie ustawowe z opłat pojazdów z silnikiem spalinowym, czyli znacznej większości pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia, zmniejszy atrakcyjność zwiększania udziału pojazdów elektrycznych we flotach operatorów usługi współdzielenia. W rezultacie ustawodawca osiągnie efekt przeciwny do celu głównego ustawy.  Należy przypomnieć, że samorządy mają prawo do włączenia pojazdów świadczących usługę współdzielenia do systemu abonamentowego lub zastosowania zerowej stawki opłaty (art. 13b ust. 4 pkt. 2): „Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania: (…) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;”.  Możliwość zastosowania systemu abonamentowego lub całkowitego zwolnienia z opłaty więc istnieje, ale jest kompetencją samorządów. Jesteśmy zdecydowanie za pozostawieniem tej kwestii do decyzji samorządów i przeciw regulacji ustawowej. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 2 pkt. 1 | Gmina Miasta Gdańska | Sugeruje się nie wprowadzania zmian do wykazu pojazdów zwolnionych z opłat w art. 13 w ust. 3 w pkt 1 w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087). Zwolnienie z opłat w strefie płatnego parkowania i/lub w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, niekorzystnie wpływa na modalny podział zadań transportowych oraz prowadzi do nieefektywnego wykorzystania przestrzeni miejskiej, ograniczenia widoczności oraz przestrzeni dla niechronionych uczestników ruchu poprzez stworzenie udogodnień dla prywatnych operatorów takich usług. | Podobnie jak w punkcie 3. trudno się zgodzić z uzasadnieniem, jakoby projektowane przepisy miały mieć wpływ głównie na działalność małych i średnich przedsiębiorców realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego. Operatorzy pojazdów współdzielonych, w tym carsharingu to często międzynarodowe koncerny.  Już w 2016 r. ponad 40 proc. codziennych podróży w Gdańsku było odbywanych samochodami a tylko ponad 30 proc. transportem publicznym. Należy dążyć do odwrócenia proporcji oraz zniechęcania mieszkańców do korzystania z samochodów na rzecz transportu publicznego oraz aktywnych form mobilności, które cechuje mniejsza konsumpcja przestrzeni. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | **Art. 2 pkt 2 projektu**  (dotyczy art. 50a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) | **Konfederacja Lewiatan** | W art. 50a proponujemy, aby wyrazy *„w rozumieniu art. 2 pkt 1, 12 i 15”* zastąpić wyrazami *„w rozumieniu art. 2 pkt 1, 12, 14 i 15”* | Przychylamy się do propozycji projektowanego przepisu, którego celem jest objęcie zwolnieniem z przejazdów po drogach krajowych również pojazdów elektrycznych, napędzanych gazem ziemnym oraz wodorem. Jednakże, aby uzyskać niniejszy cel, wskazanie tych pojazdów poprzez definicje określone w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, powinno obejmować także art. 2 pkt 14, co niniejszym proponujemy.  Zwracamy także uwagę, że od maja 2022 r. wejdą w życie przepisy unijnego pakietu mobilności, które wprowadzają obniżoną granice dmc, tj. powyżej 2,5 t, co w przypadku świadczenia niektórych usług przy obecnej treści projektu, będzie oznaczać brak możliwości skorzystania z projektowanych zwolnień z opłat. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy w zakresie zwolnienia z opłat zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 3 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Art. 3. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1426, 1291, 1428, 1492 i 1565) w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:  a) dodaje się lit. c w brzmieniu:  „c) 225 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”,  b) dodaje się lit. d w brzmieniu:  „d) 225 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych albo samochodem o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym w rozumieniu art. 105 ust. 1a lit. a) albo ust. 2b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.” | Głównym celem wprowadzania efektywnych emisyjnie pojazdów jest stopniowe obniżanie emisji z transportu samochodowego i doprowadzenie do gospodarki neutralnej pod względem emisji w 2050 roku zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi m.in. z prawa wspólnotowego. W związku z powyższym w ramach dostępnych, obecnie i w najbliższej przyszłości, technologii napędowych, promowane są te które zapewniają najlepsze standardy emisyjne. Mając na uwadze powyższe, w naszej opinii nie znajduje uzasadnienia propozycja mająca na celu obniżenie kosztów w związku z zakupem pojazdu przez przedsiębiorców do kwoty 100 tys złotych. Wynika to z faktu, że obecnie istotna większość nowych i najefektywniejszych emisyjnie samochodów jest kupowana przez przedsiębiorców i odsetek ten sięga nawet 70-80% nowych samochodów. W związku z powyższym przedsiębiorcy są jedną z niewielu obecnie grup, która przyczynia się do obniżania emisji z transportu drogowego w Polsce i do poprawy jakości powietrza w Polsce. Obniżenie maksymalnego poziomu kosztów może spowodować także, że przedsiębiorcy zamiast sięgać tak jak obecnie głównie po nowe samochody, zaczną kupować samochody tańsze używane, które z pewnością nie będą posiadały tak dobrych parametrów emisyjnych jak nowe pojazdy, nie wspominając o stanie technicznym takich pojazdów. Dodatkowo pomimo wciąż poszerzającej się gamy pojazdów elektrycznych nie stanowią one pełnej alternatyw dla samochodów hybrydowych i spalinowych, także ze względu na jedną z najgorszy sieci ładowania w Europie pod katem ilości stacji w stosunku do obszaru kraju – raport ACEA [ACEA\_progress\_report\_2020.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_progress_report_2020.pdf#page=21). W związku z tym w praktyce jest to podniesienie opodatkowania dla przedsiębiorców i oparcie finansowania wdrażania elektromobilności przez grupę, która w największym stopniu kontrybuuje w obniżaniu emisji z transportu. W praktyce jak wspomnieliśmy bardzo prawdopodobny jest odwrócony efekt, który zwiększy i tak już jeden z największych w Europie, napływ samochodów używanych. Jednocześnie projekt nie odnosi się do największego problemu, którym jest bardzo duży napływ samochodów używanych, których ponad połowa jest starsza niż 10-12 lat, co oznacza, że w najlepszym przypadku spełnia normę Euro 4. Jeden pojazd z normą Euro 4 emituje średnio tyle wagowo cząstek stałych co co najmniej 5-6 samochodów z normą Euro 6. Według analiz NIK ta liczba może nawet sięgać do 15 takich samochodów. Dodatkowo w nowych samochodach poza wagą jest także ograniczana liczbowa emisja cząstek stałych, co istnie zmniejsza emisję najbardziej szkodliwych PM 2,5. Potwierdzeniem tych słów są dopiero co opublikowane wyniki kontroli NIK - [Zabójczy smog z samochodowych spalin - Najwyższa Izba Kontroli (nik.gov.pl)](https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/zabojczy-smog-z-samochodowych-spalin.html) .Wyniki tej kontroli wskazują, że jedną z głównych przyczyn niskiej jakości powietrza w Polsce jest bardzo duży napływ starych samochodów używanych i brak rozwiązań prawnych które by temu przeciwdziałały. Kontrola wskazuje, że „brak polityki podatkowej zachęcającej do zakupu nowych samochodów lub spełniających wyższe normy ekologiczne skutkuje tym, że zarejestrowane w tym okresie pojazdy to w większości używane samochody importowane”. Stawka akcyzy nie jest uzależniona od normy Euro, tylko wartości pojazdu, co promuje samochody tanie i stare. Ponadto projekt nie odnosi się do kolejnych problemów, którymi są jeden z najstarszych parków samochodowych i nieefektywny system kontroli technicznej pojazdów pozwalający na poruszanie się pojazdów z niesprawnymi systemami oczyszczania spalin. Polska jest w pierwszej dwójce krajów w UE, w której jest najwyższy odsetek samochodów ponad 10 letnich w parku, a ponad jedna trzecia z nich to samochody ponad 20 letnie. Stąd tak istotna dla poprawy jakości powietrza jest skuteczność systemu badań pojazdów podczas ich dopuszczania do ruchu.  W związku z powyższym, proponujemy wykreślenie propozycji mającej na celu obniżenie kosztów dla pojazdów zasilanych silnikami spalinowym, gdyż zaproponowane rozwiązanie uderza w podmioty przyczyniające się do obniżania emisji, a nie odnosi się w żaden sposób do podmiotów i problemów, które przyczyniają się do zwiększania zanieczyszczenia powietrza, a w praktyce powiększając tą grupę.  Jednocześnie uważamy, ze zdecydowanie lepsza jest polityka stosowania zachęt i w związku z tym proponujemy zwiększenie kosztów dla pojazdów hybrydowych plug-in i hybrydowych do kwoty 225 tys złotych, gdyż większa liczba takich pojazdów przyczyniłaby się do istotnej poprawy powietrza, a nie dotyka ich bezpośrednio obecny problem niewystarczającej infrastruktury ładowania pojazdów czy jej brak w przypadku pojazdów wodorowych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Technologia hybrydowa jest tylko technologią przejściową.  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nie uwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | Uwaga ogólna **Art. 3 i 4 projektu** | **Konfederacja Lewiatan** | Uwaga ogólna do projektowanych przepisów. | Popieramy ustanowienie limitu amortyzacji dla pojazdów osobowych napędzanych wodorem, wzorem dotychczas ustanowionych jak dla pojazdów elektrycznych (225 tys.). Jednakże, jednocześnie nie znajdujemy uzasadnienia dla pominięcia przy tych limitach pojazdów napędzanych gazem LNG i CNG, a także obniżenia tego limitu dla pozostałych samochodów osobowych z 150 tys. na 100 tys. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nieuwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | Art. 3, art. 4 oraz art. 22 pkt 4 | Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy | Zmianę przepisu przejściowego dla postanowień art. 3 i 4 projektu ustawy nowelizującej poprzez:  I. Zmianę brzmienia art. 22 pkt 4 projektu ustawy nowelizującej:  *„Art. 22. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem:*  *4) art. 3 lit. a oraz art. 4 pkt 1, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.”.*  *II. skreślenie w art. 22 po pkt 4 kropki i zastąpienie jej pkt 5-16:*  *„5) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „100 000 zł” od dnia 1 stycznia 2022 roku;*  *6) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „80 000 zł” od dnia 1 stycznia 2024 roku;*  *7) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „60 000 zł” od dnia 1 stycznia 2026 roku;*  *8) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „40 000 zł” od dnia 1 stycznia 2028 roku;*  *9) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „20 000 zł” od dnia 1 stycznia 2030 roku;*  *10) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „0 zł” od dnia 1 stycznia 2032 roku;*  *11) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „100 000 zł” od dnia 1 stycznia 2022 roku;*  *12) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „80 000 zł” od dnia 1 stycznia 2024 roku;*  *13) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „60 000 zł” od dnia 1 stycznia 2026 roku;*  *14) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „40 000 zł” od dnia 1 stycznia 2028 roku;*  *15) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „20 000 zł” od dnia 1 stycznia 2030 roku;*  *16) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „0 zł” od dnia 1 stycznia 2032 roku.”* | Propozycja zmniejszenia maksymalnej wysokości odpisu amortyzacyjnego w przypadku zakupu pojazdu z silnikiem spalinowym jest krokiem w dobrym kierunku. Jednak odłożenie tej zmiany aż o 6 lat spowoduje, że do roku 2026 nadal w polskim porządku prawnym brak będzie instrumentu zachęcającego przedsiębiorców do zakupu i eksploatacji pojazdu elektrycznego.  Dlatego też proponuje się, aby zmiany zaczęły obowiązywać już od 1 stycznia 2022 roku z jednoczesnym wyznaczeniem kolejnych terminów, po których maksymalna wysokość odpisu amortyzacyjnego na samochód z silnikiem spalinowym będzie zmniejszana – aż do wartości 0 zł od dnia 1 stycznia 2032 roku. Proponowana zmiana wpisuje się w sprawdzony i skuteczny system zachęt podatkowych „bonus-malus”, umożliwiający stworzenie korzystnych warunków dla zakupu i eksploatacji pojazdów elektrycznych we flotach firmowych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W celu możliwości przygotowania się przedsiębiorców do planowanych zmian niezbędne jest tak długie vacatio legi. |
|  | Art. 3 i art. 4 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Podwyższenie kwoty amortyzacji do 225.000 PLN dla hybryd Plug-In |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Technologia hybrydowa jest technologią przejściową. |
|  | Art. 3 i art. 4 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Uznajemy za logiczne i racjonalne umieszczenie limitu dla pojazdów hybrydowych HEV i PHEV na poziome wyższym niż dla pojazdów spalinowych, aczkolwiek istotnie poniżej limitu dla pojazdów elektrycznych (225 tys. zł), czyli na poziomie 150 tys. zł. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Technologia hybrydowa jest technologią przejściową. |
|  | **Art. 3 pkt a projektu**  (dotyczy art. 23 w ust. 1 w pkt 4 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy usunięcie Art. 3 pkt a) projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw czyli:  *Art. 3. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1426, 1291, 1428, 1492 i 1565) w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:*  *~~a) w lit b. wyrazy „150 000 zł” zastępuje się wyrazami „100 000 zł”,~~* | Proponowany zapis ustawy obniża poziom amortyzacji dla samochodów z silnikami spalinowymi z 150 tys zł na 100 tys zł. Uważamy, że jest to niekorzystne rozwiązanie dla przedsiębiorców.  Obniżenie stawki odpisu amortyzacyjnego dla samochodów spalinowych od 2026 r. ze 150.000 na 100.000 zł co jest w efekcie podwyższeniem podatków dla przedsiębiorców. Aby wspierać sprzedaż samochodów elektrycznych musi zostać stworzony system bonus-malus np. poprzez wprowadzenie zmian podatkowych. Jednak zmiany takie powinny dążyć do obniżenia sprzedaży samochodów używanych o wysokiej emisji CO2 ale nie nowych, spełniających wysokie normy emisji spalin bo taki będzie efekt obniżenia poziomu amortyzacji.  Obniżenie stawki nie będzie wspierać zakupu nowych pojazdów spełniających aktualne normy emisji spalin.  Pojazdy hybrydowe oraz wyposażone w napęd LPG i CNG są pojazdami z alternatywnym źródłem napędu i ich sprzedaż powinna być preferowana i wspierana.  Zwracamy jednocześnie uwagę na, w naszej ocenie, błędnie skalkulowany dla tej zmiany efekt finansowy dla budżetu. Powinien on być policzony jako różnica w płaconym podatku CIT (projekt vs aktualna sytuacja) a nie jako różnica pomiędzy sumą amortyzacji. Postulujemy zatem o utrzymacie poziomu odpisu amortyzacyjnego na niezmienionym poziomie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nie uwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | Art. 3 lit. a oraz art. 4 pkt 1 oraz  art. 22 pkt 4 | Związek Dealerów Samochodów | Proponujemy skreślić przepisy. | Stanowczo sprzeciwiamy się temu zapisowi.  W ocenie branży dealerów samochodów obniżenie limitu amortyzacji stanowić będzie w rzeczywistości podniesienie podatków dla posiadaczy pojazdów mechanicznych. Związek Dealerów Samochodów zasadniczo popiera zachęty podatkowe dla zakupu pojazdów elektrycznych, niemniej zachęty takie powinny mieć charakter „wartości dodanej” dla właściciela pojazdu elektrycznego, a nie powinno to się odbywać poprzez pogarszanie warunków zakupu i eksploatacji pojazdów innych niż napędzane paliwami alternatywnymi. Jest to o tyle istotne, że pojazdy spalinowe będą jeszcze przez wiele lat stanowiły większość pojazdów i podstawę transportu w Polsce. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nie uwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | Art. 4 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, 1492 i 1565) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:  a) dodaje się lit. c w brzmieniu:  „c) 225 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”,  b) dodaje się lit. d w brzmieniu:  „d) 225 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych albo samochodem o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym w rozumieniu art. 105 ust. 1a lit. a) albo ust. 2b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.” | Uzasadnienie jak wyżej | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie samochodów hybrydowych jest to technologia przejściowa  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nie uwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | **Art. 4 pkt 1 projektu**  (dotyczy art. 16 w ust. 1 w pkt 4 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy usunięcie Art. 4 pkt 1) projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw czyli  *Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, 1492 i 1565) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:*  *1) ~~w lit b. wyrazy „150 000 zł” zastępuje się wyrazami „100 000 zł;”;~~* | Proponowany zapis ustawy obniża poziom amortyzacji dla samochodów z silnikami spalinowymi z 150 tys zł na 100 tys zł. Uważamy, że jest to niekorzystne rozwiązanie dla przedsiębiorców.  Dodatkowe uzasadnienie w punkcie powyższym. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nie uwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | Art. 4 pkt 1 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Uwaga dotyczy zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych. Zgłaszający wnosi o usunięcie proponowanej zmiany zmniejszenia kwoty odpisów amortyzacyjnych dla samochodów osobowych powyżej, której nie stanowią one kosztów uzyskania przychodów. Przepis do usunięcia:  *Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, 1492 i 1565) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:*  *1) w lit b. wyrazy „150 000 zł” zastępuje się wyrazami „100 000 zł;”;* |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nie uwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | Art. 4 pkt 1 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | Uwaga dotyczy zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych. Zgłaszający proponuje wprowadzenie do ustawy kategorii samochodów używanych w usłudze współdzielenia i potraktowanie ich w kontekście odpisów amortyzacyjnych na takich samych zasadach jak samochody elektryczne.  *Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, 1492 i 1565) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:*  *a) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu* [*art. 2 pkt 12*](https://sip.lex.pl/#/document/18683445?unitId=art(2)pkt(12)&cm=DOCUMENT) *oraz samochodu używanego w usłudze współdzielenia w rozumieniu art. 2 pkt 29 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908 i 1086),* |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie carsharingu zostały usunięte brak też uzasadnienia dla zastosowania przepisów takich jak dla pojazdów elektrycznych do pojazdów również spalinowych. |
|  | Art. 4 pkt 1) | PANEK S.A. | Uwaga dotyczy zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych. Zgłaszający wnosi o usunięcie proponowanej zmiany zmniejszenia kwoty odpisów amortyzacyjnych dla samochodów osobowych powyżej, której nie stanowią one kosztów uzyskania przychodów. Przepis do usunięcia:  Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, 1492 i 1565) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:  1) w lit b. wyrazy „150 000 zł” zastępuje się wyrazami „100 000 zł;”; |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie obniżenie odpisu dla pojazdów spalinowych uwaga nie uwzględniona z uwagi na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przedsiębiorstw. |
|  | Art. 4 pkt 1) | PANEK S.A. | Uwaga dotyczy zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych. Zgłaszający proponuje wprowadzenie do ustawy kategorii samochodów używanych w usłudze współdzielenia i potraktowanie ich w kontekście odpisów amortyzacyjnych na takich samych zasadach jak samochody elektryczne.  Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, 1492 i 1565) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:  a) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu [art. 2 pkt 12](https://sip.lex.pl/#/document/18683445?unitId=art(2)pkt(12)&cm=DOCUMENT) oraz samochodu używanego w usłudze współdzielenia w rozumieniu art. 2 pkt 29 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908 i 1086), |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie carsharingu zostały usunięte brak też uzasadnienia dla zastosowania przepisów takich jak dla pojazdów elektrycznych do pojazdów również spalinowych. |
|  | Art. 5 | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | 2) w art. 22 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:  „1a. Czynnością zwykłego zarządu jest w szczególności:  1) udzielenie zgody na instalację na nieruchomości wspólnej i użytkowanie punktów ładowania o mocy mniejszej lub równej ~~7,4~~ 11 kW; | Wnioskujemy aby regulacja dotyczyła mocy 11 kW, ponieważ jest to najpopularniejszy obecnie standard ładowania z sieci 3-fazowej, a taki właśnie jest preferowany ze względu na równomierne obciążenie instalacji elektroenergetycznej budynku. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt zakłada, że udzielenie zgody na instalację i użytkowanie punktu ładowania będzie należeć do czynności zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy.  Ma to na celu usprawnienie procesu. |
|  | Art. 5 pkt 1 | Polska Izba Inżynierów Budownictwa | Zachodzi wątpliwość, czy należy wyliczać w art. 14 pkt 5 ustawy o własności lokali koszty dotyczące ekspertyz określonego rodzaju, zwłaszcza że zlecenie tej ekspertyzy mieści się w ramach czynności zwykłego zarządu (z treści projektowanego art. 62b ustawy – Prawo budowlane wynika, że zleca zarząd bez uchwały właścicieli), a sama ekspertyza jest sporządzana w ramach obowiązkowego badania instalacji elektrycznej. | Nie powinno być tak, że ekspertyza dołączona do dokumentacji badania stanowi koszt zarządu, a całe badanie już nie. Jeśli jednak jedno i drugie stanowi koszt zarządu, należy wyliczyć wszystkie tego rodzaju koszty (związane ze zlecaniem obowiązkowych ekspertyz i badań). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w tym zakresie uległy zmianie. |
|  | **Art. 5 pkt 2 projektu** (dotyczy art. 22 po ust. 1 ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy następujące brzmienie zapisu zmiany art. 22 ust. 1a:  *„1a. Czynnością zwykłego zarządu jest w szczególności:*  *1) udzielenie zgody na instalację na nieruchomości wspólnej i użytkowanie punktów ładowania o mocy mniejszej lub równej* ***11*** *kW;* | Wnioskujemy aby regulacja dotyczyła mocy 11 kW, ponieważ jest to najpopularniejszy obecnie standard ładowania z sieci 3-fazowej, a taki właśnie jest preferowany ze względu na równomierne obciążenie instalacji elektroenergetycznej budynku. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt zakłada, że udzielenie zgody na instalację i użytkowanie punktu ładowania będzie należeć do czynności zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy.  Ma to na celu usprawnienie procesu. |
|  | Art. 5 pkt 2) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Doprecyzowanie art. 22 ust. 1a ustawy o własności lokali  1a. Czynnością zwykłego zarządu jest w szczególności:  1) udzielenie zgody na instalację na nieruchomości wspólnej i użytkowanie punktów ładowania o mocy **pojedynczego punktu ładowania** mniejszej lub równej 7,4 kW;  2) zlecenie sporządzenia ekspertyzy, o której mowa w art. 62b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane. | Doprecyzowanie dla uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych. | **Uwaga uwzględniona**  Projekt zakłada, że udzielenie zgody na instalację i użytkowanie punktu ładowania będzie należeć do czynności zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy.  Ma to na celu usprawnienie procesu. |
|  | Art. 5 pkt 2 | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | „1a. Czynnością zwykłego zarządu jest w szczególności:  1) udzielenie zgody na instalację na nieruchomości wspólnej i użytkowanie punktów ładowania o mocy mniejszej lub równej ~~7,4~~ 11 kW; | Wnioskujemy aby regulacja dotyczyła mocy 11 kW, ponieważ jest to najpopularniejszy obecnie standard ładowania z sieci 3-fazowej, a taki właśnie jest preferowany ze względu na równomierne obciążenie instalacji elektroenergetycznej budynku. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt zakłada, że udzielenie zgody na instalację i użytkowanie punktu ładowania będzie należeć do czynności zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy.  Ma to na celu usprawnienie procesu**.** |
|  | Art. 5 pkt 1 | Polska Izba Inżynierów Budownictwa | Proponujemy następujące brzmienie art. 22 ust. 1 ust. 5:  „5) udzielenie zgody na:  a) nadbudowę lub przebudowę nieruchomości wspólnej,  b) ustanowienie odrębnej własności lokalu powstałego w następstwie nadbudowy lub przebudowy i rozporządzenie tym lokalem oraz na zmianę wysokości udziałów w następstwie powstania odrębnej własności lokalu nadbudowanego lub przebudowanego,  c) zmianę wysokości udziałów we współwłasności nieruchomości wspólnej,  d) udzielenie prawa dysponowania nieruchomością wspólną na cele budowlane, z wyjątkiem udzielenia zgody na wykonywanie na nieruchomości wspólnej robót budowlanych związanych z istniejącą lub projektowaną siecią uzbrojenia terenu, w szczególności zgody na:  – instalację i użytkowanie punktów ładowania o mocy mniejszej lub równej 7,4 kW,  – prowadzenie robót budowlanych przy sieciach i przyłączach ciepłowniczych lub gazowych,  – dostęp, o którym mowa w art. 30 ust. 1 i 3 ustawy z 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2019 r. 2410, z późn. zm.);”.  Należałoby uchylić pkt 5a (treść normatywna tego ustępu została przeniesiona do pkt 5 lit. c). | W ustawie o własności lokali nie istnieje definicja ani katalog czynności zwykłego zarządu. Przyjmuje się, że są to czynności o charakterze powtarzalnym, bieżącym i rutynowym, związane z normalnym funkcjonowaniem i eksploatacją nieruchomości wspólnej oraz prowadzące do utrzymania jej w stanie niepogorszonym.  Ekspertyza, o której mowa w projektowanym art. 62b ust. 1 ustawy – Prawo budowlane, ma być przeprowadzana w ramach obowiązkowego badania instalacji elektrycznej. Nie ma zatem wątpliwości, że ekspertyza ta, jako część obowiązkowego badania służącego do oceny stanu instalacji elektrycznej, stanowi czynność zwykłego zarządu, gdyż jest związana z normalną eksploatacją nieruchomości wspólnej.  Gdyby uznać, że warto stworzyć w ustawie katalog czynności zwykłego zarządu, należałoby stworzyć również definicję zwykłego zarządu, wyliczyć szereg najważniejszych czynności zwykłego zarządu oraz przenieść do ustawy o własności lokali te czynności zwykłego zarządu, które są uregulowane w innych ustawach, np. w art. 30 ust. 4 ustawy z 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2019 r. 2410, z późn. zm.).  W art. 22 ust. 3 ustawy o własności lokali warto rozważyć zmianę brzmienia pkt 5. Zgoda na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane należy uznać co do zasady za czynność przekraczającą zwykły zarząd, zaś od tej zasady – można wprowadzić wyjątki. Proponujemy do katalogu wyjątków dodać zgodę na wykonywanie wszelkich robót budowlanych związanych z istniejącą lub projektowaną siecią uzbrojenia terenu (budowa, przebudowa, remont), w tym zgodę na instalację na nieruchomości wspólnej i użytkowanie punktów ładowania o mocy mniejszej lub równej 7,4 kW.  Należy zauważyć, że po zmianie art. 27 ust. 2 ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych (t.j. z 2020 r. poz. 1465 z późn. zm.) – poprzez odesłanie do art. 22 ustawy o własności lokali, ograniczono zakres sprawowanego przez spółdzielnie mieszkaniowe zarządu jedynie do zarządu zwykłego. Powyższa zmiana w znaczący sposób utrudnia, a niekiedy nawet uniemożliwia realizację inwestycji infrastrukturalnych na terenach spółdzielni mieszkaniowych, w szczególności budowę osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków, w tym również realizację programu „Czyste powietrze”. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Projekt zakłada, że udzielenie zgody na instalację i użytkowanie punktu ładowania będzie należeć do czynności zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy.  Ma to na celu usprawnienie procesu.  W zakresie definicji zwykłego zarządu uwaga nie uwzględniona. |
|  | art. 6 | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | proponujemy zapis:  „Art.62b. 1. W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba lokali wyodrębnionych i niewyodrębnionych jest większa niż 3, zarząd wspólnoty mieszkaniowej lub właściciele nieruchomości, w tym poszczególnych lokali, jeśli nie powołano zarządu wspólnoty mieszkaniowej udostępnia obiekt celem sporządzenie ekspertyzy obejmującej ocenę instalacji elektrycznej w obrębie tego budynku oraz wewnętrznych i zewnętrznych miejsc postojowych z nim związanych pod względem dopuszczalności podłączenia do niej punktów ładowania oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jej używaniem zainteresowanym stronom. Kopia ekspertyzy jest przekazywana administratorowi budynku. | Wprowadzany zapis obliguje zarządców wszystkich budynków wielorodzinnych do wykonania ekspertyzy o możliwości przyłączenia punktów ładowania.  Zrozumiałym jest dla nas fakt, że w momencie pomysłu przyłączenia punktu ładowania do budynku zarządca udostępnia dokumentację oraz budynek wielorodzinny celem sporządzenie ekspertyzy obejmującej ocenę instalacji elektrycznej w obrębie tego budynku oraz wewnętrznych i zewnętrznych miejsc postojowych z nim związanych pod względem dopuszczalności podłączenia do niej punktów ładowania oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jej używaniem. na koszt zainteresowanego.  Niezrozumiałym jest dla nas sporządzanie takiej ekspertyzy obowiązkowo na koszt właściciela, zwłaszcza że niektóre budynki nawet nie mają dostępu do drogi. To  w interesie organizatora punktów ładowania jest posiadanie takiej dokumentacji, której kopie powinien pozostawić administratorowi budynku, a administrator budynku powinien mieć nakaz udostępnienia zarządzanego obiektu celem wykonania takiej ekspertyzy.  Nie jest też zrozumiałym jaki jest interes mieszkańców (obywateli) w wykonaniu takiej dokumentacji, która jest potrzebna tylko wtedy, jeżeli powstaje pomysł podłączenia stacji ładowania.  Jeżeli propozycja zostanie uznana proponujemy wykreślenie ustępu 5 oraz 6 artykułu 62 b. | **Uwaga uwzględniona.**  Ekspertyza będzie zlecana w przypadku wniosku osoby zainteresowanej instalacją punktu ładowania. |
|  | Art. 6 | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | W art. 62b ustawy – Prawo budowlane po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:  6. Ekspertyza, o której mowa w ust. 1 jest udostępniana mieszkańcom budynków, o których mowa w ust. 1 na żądanie oraz w inny sposób przyjęty w tych budynkach dla przekazywania ogłoszeń i informacji. | Zmiana ma na celu upowszechnienie informacji o powstaniu oraz wynikach ekspertyzy. Bez tego typu rozwiązania realizacja prawa do instalacji punktu ładowania po bezskutecznym upływie terminu do rozpatrzenia wniosku o wyrażenie na to zgody może być istotnie utrudniona z uwagi na brak informacji o tym jakie warunki musi spełnić instalowany punkt ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona**  Przepisy w tym zakresie uległy zmianie. |
|  | Art. 6 | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA | W Art. 29 ust.1 pkt 25, po przecinku dodaje się wyrazy:  z zastrzeżeniem art. 29a | Od września br., w wyniku zmian 2 Prawie budowalnym, budowa wszystkich stacji ładowania w Polsce wymaga zgłoszenia do organu budowalnego. Wcześniej inwestorzy mieli możliwość wyboru między zgłoszeniem budowy stacji ładowania, a sporządzeniem planu sytuacyjnego.  Wnosimy o zmianę w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowalne – przywrócenie tej możliwości wyboru.  Proces inwestycyjny budowy stacji ładowania pojazdów jest czasochłonny, w szczególności w zakresie opracowywania i zatwierdzania dokumentacji projektowej.  Podmioty realizujące inwestycje w infrastrukturę ładowania prowadząc w tym samym czasie wiele procesów z zakresie przyłączenia i lokalizacji stacji ładowania są zmuszone do przechodzenia przez formalistyczne procedury zatwierdzania dokumentacji projektowej. Wpływa to znacznie m.in. na tempo rozwoju infrastruktury czy koszt jej budowy mogąc doprowadzić do wydłużenia okresu zwrotu inwestycji.  System funkcjonujący przed nowelizacją ustawy prawo budowlane był ,zdaniem podmiotów funkcjonujących na rynku elektromobilności, odpowiedni. Poprzednie przepisy dawały możliwość wyboru między zgłoszeniem budowy stacji ładowania, a sporządzeniem planu sytuacyjnego.  Postuluje się powiązanie przepisów art. 29 ust. 1 pkt 25 dotyczących budowy stacji ładowania z przepisami art. 29a, podobnie jak to ma miejsce w przypadku budowy przyłączy (powiązanie art. 29 ust. 1 pkt 23 z art. 29a). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zmiany zostały wprowadzone w nowelizacji Prawa budowlanego w celu usprawnienia procesu budowlanego.  Mają sprzyjać szybszemu przyłączaniu nowych inwestycji do sieci elektroenergetycznych, gazowych, ciepłowniczych, wodociągowych i kanalizacyjnych. |
|  | Art. 6 projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 62b ust. 1 | TAURON Nowe Technologie S.A. | Proponowany zapis powinien wskazywać, że ekspertyza o której mowa w art. 12a powinna być wykonania po złożeniu wniosku przez wnioskodawcę. W przypadku budynków w których miejsca parkingowe nie mają możliwości podłączenia punktów ładowania, a mieszkańcy nie zgłaszają potrzeb montażu stacji ładowania, wykonywanie ekspertyzy jest nieuzasadnione.  Należy również zachować poprawność względem ustawy o własności lokali – zarząd nieruchomości jest powołany w każdym przypadku, nawet jeśli występuje zewnętrzny zarządca nieruchomości. Zapis „lub właściciele nieruchomości, w tym poszczególnych lokali, jeśli nie powołano zarządu wspólnoty mieszkaniowej” jest więc nieprawidłowy.  Propozycja nowego brzmienia zapisu:  „W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba lokali wyodrębnionych i niewyodrębnionych jest większa niż 3, zarząd wspólnoty mieszkaniowej zleca, w przypadku złożenia wniosku o którym mowa w art. 12a pkt 2 Ustawy, sporządzenie ekspertyzy obejmującej ocenę instalacji elektrycznej w obrębie tego budynku oraz wewnętrznych i zewnętrznych miejsc postojowych z nim związanych pod względem dopuszczalności podłączenia do niej punktów ładowania oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jej używaniem.”. | Nakładanie na wspólnoty mieszkaniowe i spółdzielnie mieszkaniowe obowiązku dokonywania dodatkowej ekspertyzy instalacji elektrycznej w przypadku braku zgłaszania potrzeby montażu stacji przez mieszkańców jest niczym nieuzasadnione i generuje dodatkowe koszty. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | **Art. 7 projektu** | **Konfederacja Lewiatan** | Uwaga ogólna dotycząca projektowanych przepisów. | Z uzasadnienia projektowanego przepisu nie wynika, czy zwolnienie z opłat dotyczy autostrad płatnych, budowanych przez drogowe spółki specjalnego przeznaczenia. W naszej ocenie także przejazdy przez takie autostrady powinny podlegać przedmiotowemu zwolnieniu. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy zostały usunięte z projektu. |
|  | Art. 8 pkt. 1 | PSE S.A. |  | Proponowany przepis wprowadza kolejną kategorię podmiotów uprawnionych do pierwszeństwa. | Stwierdzenie faktu. Przejęto do wiadomości. |
|  | Art. 8 pkt 1)  Art. 7 ust. 1b ustawy Prawo energetyczne | PKN Orlen S.A. | Zmiana treści przepisu :  „W przypadku braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z  ust. 1 i 1a, przedsiębiorstwo energetyczne,  w terminie **do 14 dni dla grupy przyłączeniowej V i IV oraz 60 dni dla grupy przyłączeniowej III** powiadamia o tym pisemnie zainteresowany podmiot i wskazuje maksymalną moc możliwą do dostarczenia we wskazanym miejscu oraz proponuje alternatywnie najbliższą możliwą lokalizację o mocy wskazanej we wniosku o określenie warunków przyłączenia. **Termin ustawowy na wydanie Warunków zostaje wstrzymany**. Zainteresowany podmiot udziela przedsiębiorstwu energetycznemu informacji  o wyborze jednej z propozycji,  o których mowa w zdaniu pierwszym, w terminie **14 dni** od dnia ich otrzymania, pod rygorem odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci.” | Termin na informację o problemach przyłączeniowych należy uwarunkować od grupy przyłączeniowej w której będzie budowane przyłącze. Dodatkowo należy doprecyzować wstrzymanie terminu ustawowego na wydanie Warunków co by skutkowało przekroczeniem terminów narzuconych OSD na wydanie warunków przyłączenia.  Proponujemy wydłużenie terminu wyboru przez podmiot zainteresowany jednej  z propozycji przedsiębiorstwa energetycznego do 14 dni. Dodatkowy czas wynika z konieczności uzyskania zgód korporacyjnych i wykonania dokładnych analiz przekładanych propozycji. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 8 pkt 1)  Art. 7 ust. 1c ustawy Prawo energetyczne | PKN Orlen S.A. | Dodanie zwrotu „co najmniej”.  „1c. W przypadku gdy jeden podmiot posiada co najmniej dwa punkty przyłączenia do sieci, możliwe jest zawarcie z przedsiębiorstwem energetycznym jednej umowy obejmującej koszty zużycia oraz dystrybucji energii dla obu punktów przyłączeniowych.” | Uważamy, że umożliwienie zawarcia jednej umowy jedynie podmiotom posiadającym dwa punkty przyłączenia do sieci jest niepotrzebny zawężeniem. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został usunięty. |
|  | Art. 8 pkt 1 w lit a ust 1be | Energa S.A. | Zmieniony zapis:  W przypadku braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z ust. 1 i 1a, przedsiębiorstwo energetyczne, w terminie do 14 dni dla grupy przyłączeniowej V i IV oraz 60 dni dla grupy przyłączeniowej III, powiadamia o tym pisemnie zainteresowany podmiot i wskazuje maksymalną moc możliwą do dostarczenia we wskazanym miejscu oraz proponuje alternatywnie najbliższą możliwą lokalizację o mocy wskazanej we wniosku o określenie warunków przyłączenia. Termin ustawowy na wydanie Warunków zostaje wstrzymany. Zainteresowany podmiot udziela przedsiębiorstwu energetycznemu informacji o wyborze jednej z propozycji, o których mowa w zdaniu pierwszym, w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania, pod rygorem odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci. | Termin na informację o problemach przyłączeniowych należy uwarunkować od grupy przyłączeniowej w której będzie budowane przyłącze. Dodatkowo należy doprecyzować wstrzymanie terminu ustawowego na wydanie Warunków co by skutkowało przekroczeniem terminów narzuconych OSD na wydanie warunków przyłączenia | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | W art. 8 pkt 1 w lit a ust 1c | Energa S.A. | Wnioskujemy o usunięcie zapisu:  ~~1c. W przypadku gdy jeden podmiot posiada dwa punkty przyłączenia do sieci, możliwe jest zawarcie z przedsiębiorstwem energetycznym jednej umowy obejmującej koszty zużycia oraz dystrybucji energii dla obu punktów przyłączeniowych.”~~ | Zapis ten ogranicza możliwość funkcjonowanie odrębnie umów sprzedaży i umów o świadczenie usług dystrybucji, co jest niezgodne np. z art. 5 ust 1, ust. 1a, ust. 2 ustawy PE. Ponadto art. 7 PE dotyczy procesu przyłączenia, zapis powinien znaleźć się w art. 5 | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 8 pkt 1) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | 1. art. 7 ust. 6 ustawy otrzymuje brzmienie:   „6. Budowę i rozbudowę odcinków sieci służących do przyłączenia instalacji należących do podmiotów ubiegających się o przyłączenie do sieci, **a także przyłączy**, zapewnia przedsiębiorstwo energetyczne, o którym mowa w ust. 1, umożliwiając ich wykonanie zgodnie z zasadami konkurencji także innym przedsiębiorcom zatrudniającym pracowników o odpowiednich kwalifikacjach i doświadczeniu w tym zakresie**, a w zakresie przyłącza służącego przyłączeniu ogólnodostępnej stacji ładowania, także bezpośrednio podmiotowi ubiegającemu się o przyłączenie na jego wniosek.**  art. 7 ust. 8d2 otrzymuje brzmienie:  „8d2. W przypadku gdy przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją energii elektrycznej odmówi przyłączenia do sieci instalacji odnawialnego źródła energii **lub ogólnodostępnej stacji ładowania** z powodu braku technicznych warunków przyłączenia wynikających z braku niezbędnych zdolności przesyłowych sieci, w terminie proponowanym przez podmiot ubiegający się o przyłączenie instalacji odnawialnego źródła energii **lub ogólnodostępnej stacji ładowania**, przedsiębiorstwo energetyczne określa planowany termin oraz warunki wykonania niezbędnej rozbudowy lub modernizacji sieci, a także określa termin przyłączenia.”  art. 7 ust. 8l otrzymuje brzmienie:  „8l. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją energii elektrycznej jest obowiązane sporządzać informacje dotyczące:  1) podmiotów ubiegających się o przyłączenie źródeł do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV, lokalizacji przyłączeń, mocy przyłączeniowej rodzaju instalacji, dat wydania warunków przyłączenia, zawarcia umów o przyłączenie do sieci i rozpoczęcia dostarczania energii elektrycznej,  2) wartości łącznej dostępnej mocy przyłączeniowej dla źródeł **oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i ogólnodostępnych stacji ładowania**, a także planowanych zmian tych wartości w okresie kolejnych 5 lat od dnia ich publikacji, dla całej sieci przedsiębiorstwa o napięciu znamionowym powyżej 1 kV z podziałem na stacje elektroenergetyczne lub ich grupy wchodzące w skład sieci o napięciu znamionowym 110 kV i wyższym; wartość łącznej mocy przyłączeniowej jest pomniejszana o moc wynikającą z wydanych i ważnych warunków przyłączenia źródeł do sieci elektroenergetycznej  - z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnych lub innych informacji prawnie chronionych. Informacje te przedsiębiorstwo aktualizuje co najmniej raz na kwartał, uwzględniając dokonaną rozbudowę i modernizację sieci oraz realizowane i będące w trakcie realizacji przyłączenia oraz zamieszcza na swojej stronie internetowej. | Proponujemy wprowadzenie dalszych ułatwień w przyłączaniu ogólnodostępnej stacji ładowania poprzez rozszerzenie zmiany ustawy Prawo energetyczne o regulacje bazujące częściowo na przepisach dotyczących odnawialnych źródeł energii.  Wskazane ułatwienia dotyczące przyłączenia związane są z jednakowym celem stacji ładowania oraz odnawialnych źródeł energii. Obie gałęzie rynku energetycznego nastawione są na bezpieczniejsze dla środowiska naturalnego rozwiązania. Bez znaczącego wzrostu kosztów dla przedsiębiorstw energetycznych można na wskazane sposoby osiągnąć znaczące ułatwienia dla podmiotów chcących zainwestować w stacje ładowania samochodów elektrycznych.  Proponowane zmiany miałyby ułatwić proces przyłączenia stacji ładowania do sieci, podobnie jak odbywa się to dla przyłączania źródeł odnawialnych.  Jedną z postulowanych zmian jest umożliwienie inwestorowi stacji ładowania wykonanie przyłącza we własnym zakresie, co znacznie mogłoby skrócić czas inwestycji w tym zakresie.  Kolejna proponowana zmiana dotyczy umożliwienia realizacji przyłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania w terminach i na warunkach oferowanych przez operatora systemu w sytuacji, gdy przyłączenie nie jest możliwe zgodnie z wnioskiem inwestora stacji.  Kolejna zmiana, którą się postuluje dotyczy obowiązku sporządzania przez operatorów systemów elektroenergetycznych informacji dotyczących także wartości dostępnych mocy przyłączeniowej nie tylko dla źródeł, ale także dla infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i ogólnodostępnych stacji ładowania.  Zmiany te zrównują sytuację w zakresie przyłączenia do sieci inwestorów obszaru elektromobilności z inwestorami źródeł. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak uzasadnienia do nakładania nowych obowiązków na OSD. Należy zauważyć że przepisy dotyczące OZE dotyczą źródła energii a tu mamy do czynienia z punktem poboru energii. |
|  | Art. 8 pkt 1) | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Art. 8 ustawy prawo energetycznie nie został uzupełniony o katalog sporów, jakie rozstrzyga prezes URE  Do brzmienia Art.8 ust.1 należy dodać spory wynikające z nieprzestrzegania zasady pierwszeństwa przyłączenia infrastruktury ładowania:  „Art. 8. 1. W sprawach spornych dotyczących odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci, w tym dotyczących zwiększenia mocy przyłączeniowej, umowy sprzedaży, umowy o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji paliw lub energii, umowy o świadczenie usług transportu gazu ziemnego, umowy o świadczenie usługi magazynowania paliw gazowych, umowy, o której mowa w art. 4c ust. 3, umowy o świadczenie usługi skraplania gazu ziemnego oraz umowy kompleksowej, oraz w przypadku nieuzasadnionego wstrzymania dostarczania paliw gazowych lub energii, odmowy przyłączenia w pierwszej kolejności instalacji odnawialnego źródła energii **lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i ogólnodostępnej stacji ładowania obejmującej wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy w rozumieniu art.2 pkt 10 ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych**, a także odmowy przyłączenia mikroinstalacji, nieprzyłączenia mikroinstalacji pomimo upływu terminu, o którym mowa w art. 7 ust. 8d7 pkt 2, nieuzasadnionego ograniczenia pracy lub odłączenia od sieci mikroinstalacji, lub odmowy dokonania zmiany umowy, o której mowa w art. 7 ust. 2a, w zakresie terminu dostarczenia po raz pierwszy do sieci energii elektrycznej, rozstrzyga Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, na wniosek strony.” | Wprowadzenie zasady pierwszeństwa przyłączania implikuje konieczność zapewnienia narzędzia wyegzekwowania tej zasady w praktyce, stąd zasadne jest uzupełnienie katalogu z art. 8 ustawy prawo energetyczne. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 8 ust. 1 lit. a. | ENEA Operator Sp. z o.o. | **Proponowane brzmienie:**  1b. W przypadku braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z ust. 1 i 1a, przedsiębiorstwo energetyczne, w ~~terminie~~ terminach~~do 30 dni~~ nie późniejszych nić liczba dni na wydanie warunków przyłączenia, określonych w art. 7 ust. 8g, powiadamia o tym pisemnie zainteresowany podmiot i wskazuje maksymalną moc możliwą do dostarczenia we wskazanym miejscu ~~oraz proponuje alternatywnie najbliższą możliwą lokalizację o mocy wskazanej we wniosku o określenie warunków przyłączenia. Zainteresowany podmiot udziela przedsiębiorstwu energetycznemu informacji o wyborze jednej z propozycji, o których mowa w zdaniu pierwszym, w terminie 7 dni od dnia ich otrzymania, pod rygorem odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci.~~  Jeżeli zainteresowany podmiot, w terminie 30 dni od dnia otrzymania powiadomienia:  1) wyraził zgodę na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo wydaje warunki przyłączenia;  2) nie wyraził zgody na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to odmawia wydania warunków przyłączenia.  Bieg terminu, o którym mowa w ust. 8g, ulega zawieszeniu do czasu otrzymania zgody od podmiotu ubiegającego się o przyłączenie. | Proponowana zmiana ma na celu przede wszystkim ujednolicenie zapisów w ustawie Prawo energetyczne, gdyż ustawa ta przewiduje już podobny mechanizm określania przez przedsiębiorstwo energetyczne mocy dostępnej w stosunku do źródeł OZE (art. 7 ust. 8d3 ustawy). Dodatkowo nie jest możliwe określanie przez przedsiębiorstwo energetyczne alternatywnie najbliższej możliwej lokalizacji ogólnodostępnej stacji ładowania, w szczególności z powodu braku rozeznania w zakresie możliwości zagospodarowania terenu w pobliżu wystarczającej infrastruktury technicznej na odpowiednie miejsce postojowe, ale również z uwagi na fakt iż w procesie określania warunków przyłączenia podmiot zainteresowany musi dysponować odpowiednim tytułem prawnym do nieruchomości, a jego ewentualne pozyskanie w ciągu kilku dni wydaje się nierealne. Dodatkowo nie można stosować tych samych terminów dla obowiązków OSD dotyczących różnych grup przyłączeniowych ze względu na ich różny stopień skomplikowania zobrazowany różnymi terminami zdefiniowanymi w art. 7 ust.8g | **Uwaga uwzględniona** w zakresie usunięcia konieczności wskazywania alternatywnej lokalizacji. |
|  | Art. 8 pkt. 1 lit. b, dot. 1c | PSE S.A. | Obecne brzmienie:  1c. W przypadku gdy jeden podmiot posiada dwa punkty przyłączenia do sieci, możliwe jest zawarcie z przedsiębiorstwem energetycznym jednej umowy obejmującej koszty zużycia oraz dystrybucji energii dla obu punktów przyłączeniowych.”, | Wymaga sprawdzenie w kontekście przepisów ustawy UC17 oraz standardów wymiany informacji opracowywanych w oparciu tą ustawę, w szczególności w związku z opisem w uzasadnieniu (jak niżej):  „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.”  Ponadto zdefiniowania wymaga pojęcie „kosztów zużycia” | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został usunięty. |
|  | Art. 8 pkt 1 lit. b projektu nowelizacji w zakresie dodawanego art. 7 ust. 1b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r - Prawo energetyczne | TAURON Nowe Technologie S.A. | Proponowane brzmienie:  „W przypadku braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z ust. 1 i 1a, przedsiębiorstwo energetyczne, w terminie do 30 dni, powiadamia o tym pisemnie zainteresowany podmiot i wskazuje maksymalną moc możliwą do dostarczenia we wskazanym miejscu.”. | OSD nie ma możliwości wskazania alternatywnej lokalizacji, gdyż nie ma wiedzy o właścicielach nieruchomości. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis w tym zakresie został usunięty. |
|  | Art. 8 pkt. 1 lit. b | PTPiREE | Proponujemy, aby w zakresie wydawania warunków przyłączenia oraz przyłączania do sieci ogólnodostępnych stacji ładowania ujednolicić mechanizmy z tymi jakie są już w przypadku OZE. Stosowanie dla określonych grup odbiorców różnych mechanizmów powoduje niezrozumienie i utrudnienie działań dla odbiorców, jak i jest kłopotliwe w przypadku działań OSD, w tym w zakresie przyspieszenia i automatyzacji tych procesów.  Ponadto proponowanie przez OSD „alternatywnie najbliższą możliwą lokalizację o mocy wskazanej we wniosku o określenie warunków przyłączenia”, jest praktycznie nie możliwe. Moc ta wyliczana jest dla miejsc wskazanych w konkretnym wniosku i dotyczy możliwości określonej stacji elektroenergetycznej oraz/lub linii elektroenergetycznej, stąd wskazanie konkretnego miejsca z jednej strony jest nie możliwe, a z drugiej strony nie daj nic inwestorowi, jeżeli wskażemy np. obszar oddalony o kilka kilometrów. Ponadto wykonanie tak szerokich analiz wymaga znaczniej więcej czasu niż wynika z ustawy na wydanie warunków przyłączenia.  W związku z powyższym proponujemy nadanie następującego brzmienia art. 7 ust. 1b::  *„1b. W przypadku braku technicznych lub ekonomicznych warunków przyłączenia w zakresie mocy przyłączeniowej określonej we wniosku o określenie warunków przyłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania, przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją energii elektrycznej powiadamia podmiot ubiegający się o przyłączenie ogólnodostępnej stacji ładowania o wielkości dostępnej mocy przyłączeniowej, dla jakiej mogą być spełnione te warunki. Jeżeli podmiot ten, w terminie 30 dni od dnia otrzymania powiadomienia:*  *1) wyraził zgodę na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to wydaje warunki przyłączenia;*  *2) nie wyraził zgody na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to odmawia wydania warunków przyłączenia.*  *Bieg terminu, o którym mowa w ust. 8g, ulega zawieszeniu do czasu otrzymania zgody od podmiotu ubiegającego się o przyłączenie.”* | Proponowana zmiana ma na celu przede wszystkim ujednolicenie zapisów w ustawie Prawo energetyczne, gdyż ustawa ta przewiduje już podobny mechanizm określania przez przedsiębiorstwo energetyczne mocy dostępnej w stosunku do źródeł OZE (art. 7 ust. 8d3 ustawy). Dodatkowo nie jest możliwe określanie przez przedsiębiorstwo energetyczne alternatywnie najbliższej możliwej lokalizacji ogólnodostępnej stacji ładowania, w szczególności z powodu braku rozeznania w zakresie możliwości zagospodarowania terenu w pobliżu wystarczającej infrastruktury technicznej na odpowiednie miejsce postojowe, ale również z uwagi na fakt iż w procesie określania warunków przyłączenia podmiot zainteresowany musi dysponować odpowiednim tytułem prawnym do nieruchomości, a jego ewentualne pozyskanie w ciągu kilku dni wydaje się nierealne. Dodatkowo nie można stosować tych samych terminów dla obowiązków OSD dotyczących różnych grup przyłączeniowych ze względu na ich różny stopień skomplikowania zobrazowany różnymi terminami zdefiniowanymi w art. 7 ust.8g. | **Uwaga uwzględniona** w zakresie usunięcia zapisów dotyczących wskazania alternatywnej lokalizacji. |
|  | Art. 8 pkt. 1 lit. b | PTPiREE | Zaproponowane zapisy art. 7 pkt. 1c ustawy Prawo energetyczne są niejednoznaczne i ograniczają możliwość funkcjonowanie odrębnie umów sprzedaży i umów o świadczenie usług dystrybucji, co jest niezgodne np. z art. 5 ust 1, ust. 1a, ust. 2 ustawy PE. Ponadto już obecne zapisy ustawy Prawo energetyczne dają odbiorcom możliwość zawarcia np. jednej umowy dystrybucyjnej, stąd wprowadzanie dodatkowo zapisu w pkt. 1c jest niezasadne i spowoduje wątpliwości prawne.  W związku z powyższym wnioskujemy o usunięcie pkt. 1c i niewprowadzanie go do art. 7 ustawy PE. | Zapis ten ogranicza możliwość funkcjonowanie odrębnie umów sprzedaży i umów o świadczenie usług dystrybucji, co jest niezgodne np. z art. 5 ust 1, ust. 1a , ust. 2 ustawy PE. | **Uwaga uwzględniona**  przepis został usunięty. |
|  | Art. 8 pkt 1 lit. b | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | **Zmiana treści przepisu :**  „W przypadku braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z  ust. 1 i 1a, przedsiębiorstwo energetyczne, w terminie do 14 dni dla grupy przyłączeniowej V i IV oraz 60 dni dla grupy przyłączeniowej III powiadamia o tym pisemnie zainteresowany podmiot i wskazuje maksymalną moc możliwą do dostarczenia we wskazanym miejscu oraz proponuje alternatywnie najbliższą możliwą lokalizację o mocy wskazanej we wniosku o określenie warunków przyłączenia. Termin ustawowy na wydanie Warunków zostaje wstrzymany. Zainteresowany podmiot udziela przedsiębiorstwu energetycznemu informacji o wyborze jednej z propozycji, o których mowa w zdaniu pierwszym, w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania, pod rygorem odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci.” | Termin na informację o problemach przyłączeniowych należy uwarunkować od grupy przyłączeniowej w której będzie budowane przyłącze. Dodatkowo należy doprecyzować wstrzymanie terminu ustawowego na wydanie Warunków co by skutkowało przekroczeniem terminów narzuconych OSD na wydanie warunków przyłączenia.  Proponujemy wydłużenie terminu wyboru przez podmiot zainteresowany jednej z propozycji przedsiębiorstwa energetycznego do 14 dni. Dodatkowy czas wynika z konieczności uzyskania zgód korporacyjnych i wykonania dokładnych analiz przekładanych propozycji. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | art. 8 pkt 1 lit. b | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | **Dodanie zwrotu „co najmniej”.**  „1c. W przypadku gdy jeden podmiot posiada **co najmniej** dwa punkty przyłączenia do sieci, możliwe jest zawarcie z przedsiębiorstwem energetycznym jednej umowy obejmującej koszty zużycia oraz dystrybucji energii dla obu punktów przyłączeniowych.”, | Uważamy, że umożliwienie zawarcia jednej umowy jedynie podmiotom posiadającym dwa punkty przyłączenia do sieci jest niepotrzebny zawężeniem. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepis usunięto. |
|  | Art. 8 pkt 7 lit. b | Uwaga zgłoszona w trybie indywidualnym przez Członka Wspierającego / Partnera PSPA za pośrednictwem PSPA | 1b. W przypadku braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z ust. 1 i 1a, przedsiębiorstwo energetyczne, w terminie do 30 dni, powiadamia o tym pisemnie zainteresowany podmiot i wskazuje maksymalną moc możliwą do dostarczenia we wskazanym miejscu. | OSD nie ma możliwości wskazania alternatywnej lokalizacji, gdyż nie ma wiedzy o właścicielach nieruchomości. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 9 | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 9 dodaje się pkt 2a) w następującym brzmieniu:  „2a) W art. 81b skreśla się ust. 9” | W art. 81b ust. 9 ustawy Prawo o ruchu drogowym znajduje się delegacja ustawowa dla ministra ds. transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych czynności uprawnionych diagnostów związanych z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary oraz wysokość opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitej procedury w zakresie dokonywania odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, rzetelnego dokumentowania czynności związanych z wymianą drogomierza oraz koszty tych czynności, w tym niezbędny nakład pracy, a także zasady proporcjonalności opłat.  Skoro dokonanie odczytu drogomierza będzie nowym rodzajem dodatkowego badania technicznego **to będzie miała do niego zastosowanie** delegacja ustawowa określona w art. 81 ust. 15 oraz w art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Na tej podstawie minister właściwy ds. transportu będzie zobowiązany określić zakres i sposób tego badania, a także wysokość opłaty za to badanie. Zatem delegacja ustawowa określona w art. 81b ust. 9 będzie zbędna. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został usunięty. |
|  | Art. 9 pkt 2 | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | Uwaga o charakterze ogólnym | Dodatnie do katalogu badań dodatkowych pojazdów w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. a) nowego badania dodatkowego pojazdu w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza będzie wymuszało nowelizację rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów stosowanych przy tych badaniach. W obecnym stanie prawnym odczyt wskazania drogomierza jest uregulowany w rozporządzeniu ministra infrastruktury z dnia 29 listopada w sprawie szczegółowych czynności diagnostów związanych z odczytem wskazania drogomierza oraz wysokości opłaty z tym związanej (Dz. U. z 2019 r, poz. 2390). Czynność ta nie jest traktowana jako dodatkowe badanie techniczne pojazdu. Zmieniając katalog badań dodatkowych trzeba będzie określić zakres i sposób przeprowadzania tego badania nowelizując rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz uchylając rozporządzenie o którym mowa wyżej. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został usunięty. |
|  | Art. 9 pkt 3  (projektowany art. 148a ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Konieczność wyłączenia z możliwości poruszania się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu pojazdów innych niż elektryczne i napędzane wodorem.  Propozycja:  **Usunięcie przepisu z projektu ustawy**  ***ewentualnie***  **„1.** Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, **pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy.”,** | Przepis dopuszcza w okresie do 1 stycznia 2026 r. poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych oraz pojazdów napędzanych wodorem, a jednocześnie dopuszcza do takiego poruszania się wszystkie rodzaje pojazdów jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia.  Wprowadzenie takiego przepisu spowoduje brak możliwości realizacji celu istnienia buspasów, jakim jest zapewnienie bezkolizyjnego przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej w dużych miastach jak Warszawa, gdzie działa kilka firm świadczących usługi współdzielenia w tym wykorzystujące w większości pojazdy elektryczne (np. Panek Carsharing, 4Mobility) lub wyłącznie elektryczne (np. InnogyGo).  Ewentualne dopuszczenie pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia (odpowiednio ograniczonej do pojazdów z określonym rodzajem napędu - zgodnie z uwagą w pkt 2) powinno obejmować jedynie pojazdy zeroemisyjne, których zakup państwo powinno promować. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 9 pkt 3)  Art. 148a ustawy Prawo o ruchu drogowym | Urząd m. st. Warszawy | Dopuszczenie pojazdów na wynajem do 24 h do jazdy po buspasach | Dołożenie kolejnej grupy do poruszania się po buspasach jest zaprzeczeniem idei uprzywilejowania PTZ. Pragnę przypomnieć, że kara za nielegalne poruszanie się pojazdów po buspasach jest niezmiernie niska - 100 zł i 1 pkt karny i przez kierowców ryzyko to jest nagminnie podejmowane, m.in. dlatego, że do egzekwowania tego przepisy uprawniona jest tylko Policja.  Ponadto, zgodnie z tym zapisem uprawnienie do poruszania się po buspasach otrzymują kierowcy wykorzystujący  w ramach współdzielenia pojazdy z napędem spalinowym – jest to zaprzeczenie idei rozwoju elektromobilności. Pojazdy  z napędem elektrycznym, w tym współdzielone, zgodnie z obowiązującą treścią ustawy są dopuszczone do ruchu po bus pasach - do wykreślenia. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | **Art. 9 pkt 3 –**  zmiana w art. 148a Ustawy Prawo o ruchu drogowym | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | Dopuszczenie pojazdów w ramach usługi współdzielenia do jazdy po buspasach – proponujemy wykreślenie tego przepisu lub modyfikację poprzez doprecyzowanie oznakowania tych pojazdów i przywrócenie ust. 2 w tym art. zmienionego w ten sposób, aby to jst najlepiej znający lokalne uwarunkowania mogli odpowiednia uchwalą określić warunki ewentualnego poruszania się tego typu pojazdów po buspasach ( np. w określonych godzinach, w zależności od liczby kursujących autobusów, liczby pasażerów takiego pojazdu, itd.) | Dołożenie kolejnej grupy do poruszania się po buspasach jest zaprzeczeniem idei uprzywilejowania PTZ. Należ przypomnieć, buspasach jest niezmiernie niska - 100 zł i 1 pkt karny i przez kierowców ryzyko to jest nagminnie podejmowane, m.in. dlatego, że do egzekwowania tego przepisu **uprawniona jest tylko Policja**.  Ponadto, zgodnie z tym zapisem uprawnienie do poruszania się po buspasach otrzymują kierowcy wykorzystujący w ramach współdzielenia pojazdy z napędem spalinowym – jest to zaprzeczenie idei rozwoju elektromobilności. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 9 | Traficar Sp. z o.o | Zmiana daty z 2026 na 2030  „1.Do dnia 1 stycznia **2030** r. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, jak również innych pojazdów jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 tej ustawy.”, | Zapewnienie tego przywileju dla pojazdów współdzielonych przez co najmniej 8-9 lat pozwoli zachęcić mieszkańców polskich miast do korzystania z tego typu transportu. Pozwoli również otwierać usługę w nowych miastach i rozwijać obecną. Liczba pojazdów współdzielonych na rynku nie rośnie w tempie, które zagrażałoby utrzymania odpowiedniej przepustowości buspasów dla komunikacji miejskiej. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 9 p. 3 | Gmina Miasta Gdańska | Dopuszczenie ruchu samochodów współdzielonych po buspsach może prowadzić w przyszłości do kongestii na tychże pasach, a tym samym utrudniać i spowalniać funkcjonalnie transportu publicznego.  Proponuje się pozostawienie dotychczasowej treści tj.  „1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy.”  bez rozszerzenia o lit. f w brzmieniu:  „f) pojazdy używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”; | Trudno też zgodzić się z uzasadnieniem, jakoby projektowane przepisy miały mieć wpływ głównie na działalność małych i średnich przedsiębiorców realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego. Operatorzy pojazdów współdzielonych, w tym carsharingu to często międzynarodowe koncerny. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 9 pkt 3) | Miasto Poznań | PROPONUJE SIĘ WYKREŚLENIE POJAZDÓW WSPÓŁDZIELONYCH Z ART. 148A USTAWY PRAWO O RUCHU DROGOWYM:  „1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy**, ~~jak również innych pojazdów jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 tej ustawy.”,~~** | Umożliwienie pojazdom współdzielonym poruszanie się po pasach ruchu dla autobusów może powodować zaburzenia w płynności ruchu zarówno dla pojazdów na samych buspasach, jak i dla pozostałych użytkowników dróg. Z uwagi na większą liczbę pojazdów na buspasie konieczne będzie np. wydłużenie sygnału zezwalającego na przejazd przez skrzyżowanie autobusom z nadanym priorytetem. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  |  | **Konfederacja Lewiatan** | Uwaga ogólna dotycząca projektowanych przepisów. | W uzasadnieniu projektowanych zmian nie ma wskazania przyczyny wyłączenia z możliwości poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu pojazdów napędzanych gazem LNG i CNG. W naszej ocenie taką możliwość powinien zapewniać projektowany przepis. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku z innymi uwagami nie przewiduje się rozszerzenia katalogu pojazdów uprawnionych do poruszania się na buspasach. |
|  | Art. 9 pkt 3) projektu ustawy nowelizującej | Warszawski Alarm Smogowy | 3) w art. 148a ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2.  do dnia 01 lipca 2021 możliwe jest dopuszczenie poruszania się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt. 12 ustawy z dnia z dnia 11 stycznia 2018  o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.  3. zarządca drogi może wykluczyć poruszanie się pojazdów elektrycznych po danym wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu dla autobusów, z powodu dużego natężenie ruchu na danym odcinku drogi, lub innych względów bezpieczeństwa | Postulujemy skrócenie ustawowego dopuszczenia pojazdów elektrycznych na buspasy do 01 lipca 2021, oraz nadanie zarządcom dróg możliwości wykluczenia takich pojazdów z konkretnych odcinków buspasów. Ze względu na natężenie ruchu pojazdów (autobusów i innych pojazdów) lub ze względów bezpieczeństwa.  Buspasy powinny być przeznaczone wyłącznie dla transportu zbiorowego. Pojazdy indywidualne niezależnie jaki posiadają silnik powodują w centrach miast korki, problemy z parkowaniem, zmniejszają bezpieczeństwo niechronionych uczestników dróg, a także zanieczyszczają powietrze (nawet pojazdy elektryczne –ścieranie się ogumienia i unos wtórny). Wpuszczanie ustawą na takie pasy innych pojazdów spowoduje, że również te pasy będą zakorkowane czyli stracą swój pierwotny cel – zachętę do korzystania z transportu zbiorowego. Transport publiczny zawsze będzie mniej wygodny i mniej konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego. Dlatego nie powinno się zmniejszać jeszcze bardziej jego atrakcyjności poprzez korkowanie buspasów. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Na obecnym etapie rozwoju niezbędne są dodatkowe przywileje w celu popularyzacji niskoemisyjnego transportu. |
|  | Art. 9 pkt. 3 lit. a | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | Z brzmienia projektowanych przepisów należy usunąć postanowienia umożliwiające poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdom jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia. W konsekwencji nowa treść przepisu powinna brzmieć w sposób następujący: „Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy”. | Dopuszczenie poruszania się pojazdów, z których korzysta się w ramach usługi współdzielenia, do ruchu po pasach dla autobusów do 1 stycznia 2026 r. jest nieuzasadnione i przyczyni się – wobec rosnącej popularności tej usługi i braku precyzyjności definicji usługi współdzielenia– do znaczącego wzrostu ruchu na takich pasach, a w konsekwencji doprowadzi do zaburzeń w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej. Ponadto za całkowicie nietrafne należy uznać propozycję dopuszczenia do ruchu na takich pasach wszystkich pojazdów jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia, bez względu na rodzaj wykorzystywanego przez nie napędu. Po wykreśleniu tego wyjątku pojazdy elektryczne i napędzane wodorem, używane w ramach usługi współdzielenia, będą mogły poruszać się po tych pasach na zasadach ogólnych. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 9 pkt 3) | Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi | Wykreślenie propozycji zawartej w Art. 9 pkt 3) lit. a) | Propozycja zezwolenia pojazdom świadczącym usługę współdzielenia na korzystanie z buspasów, niezależnie od posiadanego napędu, budzi wątpliwości. Należy przypomnieć, że głównym celem tworzenia buspasów jest ułatwienie przejazdu pojazdom publicznej komunikacji zbiorowej. Dodawanie kolejnych grup pojazdów, mogących korzystać z przywileju poruszania się buspasami, może spowodować szybką utratę przez nie podstawowej funkcji – czyli tworzenia korytarza szybkiego przejazdu autobusom publicznej komunikacji zbiorowej, będącej najefektywniejszą  i najbardziej przyjazną dla środowiska formą transportu drogowego. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | **Art. 9. pkt 3 lit a projektu**  (dotyczy art. 148a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2020 poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517) | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy następujące brzmienie zapisu zmiany art. 148a ust. 1:  *„1. Do dnia* ***1 stycznia 2030 r****. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, jak również innych pojazdów jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 tej ustawy.”,* | Wydłużenie czasu poruszania się samochodów elektrycznych po tzw. „buspasach” wpłynie pozytywnie na promocję elektromobilności. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecnie projektodawca nie widzi potrzeby przedłużenia obowiązujących uprawnień. Kwestia ta zostanie przeanalizowana w późniejszym okresie. |
|  | Art. 9 pkt 3 lit. a | Gmina Miejska Kraków | Rezygnacja z możliwości dopuszczenia pojazdów carsharing do korzystania z wyznaczonych pasów dla autobusów. | Dopuszczenie kolejnych pojazdów do korzystania z wyznaczonych pasów dla autobusów może utrudnić kursowanie komunikacji zbiorowej, zwłaszcza w godzinach szczytu. Dopuszczone powinny być tylko pojazdy elektryczne kursujące w ramach usługi carsharing (jest to możliwe obecnie) a nie wszystkie – w tym spalinowe. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 9 pkt 3 lit. a | Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy | Wykreślenie propozycji zawartej w Art. 9 pkt 3 lit. a. | Propozycja zezwolenia pojazdom świadczącym usługę współdzielenia na korzystanie z buspasów, niezależnie od posiadanego napędu, budzi wątpliwości. Należy przypomnieć, że głównym celem tworzenia buspasów jest ułatwienie przejazdu pojazdom publicznej komunikacji zbiorowej. Dodawanie kolejnych grup pojazdów, mogących korzystać z przywileju poruszania się buspasami, może spowodować szybką utratę przez nie podstawowej funkcji – czyli tworzenia korytarza szybkiego przejazdu autobusom publicznej komunikacji zbiorowej, będącej najefektywniejszą i najbardziej przyjazną dla środowiska formą transportu drogowego. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | Art. 9 pkt 3 lit. a | IGKM – ZTM Poznań | „1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy**~~, jak również innych pojazdów jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 tej ustawy.”,~~** | Wykreślenie pojazdów współdzielonych.  Umożliwienie pojazdom współdzielonym poruszanie się po pasach ruchu dla autobusów może powodować zaburzenia w płynności ruchu zarówno dla pojazdów na samych buspasach, jak i dla pozostałych użytkowników dróg. Z uwagi na większą liczbę pojazdów na buspasie konieczne będzie np. wydłużenie sygnału zezwalającego na przejazd przez skrzyżowanie autobusom z nadanym priorytetem. | **Uwaga uwzględniona.**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  | dotyczy art. 9 ust. 2 | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | proponujemy zapis:  po art. 81 ust 11 pkt 10 dodaje się pkt 11 o treści  11) sprawdzenie przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy. | Każde badanie techniczne wykonane w Stacji Kontroli Pojazdów kończy się wydaniem zaświadczenia, w którym zamieszczana jest informacja o odczycie drogomierza. Nie jest dla nas zrozumiałym dlaczego ma być dla tej czynności specjalny rodzaj badania. Jeżeli zaistnieje potrzeba odczytu drogomierza przez diagnostę uzyskuje się ten cel poprzez wykonanie dowolnego badania nw Stacji Kontroli Pojazdów. Proszę zauważyć, że badanie w celu ustalenia co najmniej jednej danej pojazdu na wniosek starosty lub właściciela zakończy się również odczytem drogomierza oraz poświadczeniem tego faktu w zaświadczeniu.  Natomiast zaproponowane brzmienie artykułu przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych ma na celu wprowadzenie badania, którego nie ma enumeratywnie wykazanego, a jest ono wymagane zapisami w Prawie o ruchu Drogowym w art. 71 ust.4:  - zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy, albo autobusu i przyczepy, może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie przeprowadzonego badania technicznego | **Uwaga uwzględniona** w zakresie usunięcia badania drogomierza.  **Uwaga nieuwzględniona** w zakresie rozszerzenia z uwagi na istotne wykroczenie poza zakres projektu. |
|  | Art. 18 | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Art. 18 ustawy otrzymuje brzmienie:  Podmioty, o których mowa w art. 62b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6 sporządzają pierwszą ekspertyzę w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. | Dotychczasowe brzmienie przepisu w wielu przypadkach mogłoby powstrzymać możliwość realizacji uprawnienia do instalacji punktu ładowania na długi okres (nawet do 5 lat), dlatego postulujemy, aby wszyscy zarządzający wykonali ekspertyzę w jednakowym momencie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak zasadności wykonania ekspertyzy w przypadku braku zainteresowania ze strony mieszkańców. |
|  | **Art. 22 pkt 2 projektu** | **Konfederacja Lewiatan** | W Art. 22 proponujemy zmianę w pkt 2 na:  *„2) art. 1 pkt 16 lit. b, który wchodzi w życie z dniem* ***1 stycznia 2025 r.****;”* | Wcześniejsze wprowadzenie obowiązku stworzenia Stref Niskoemisyjnego Transportu wpłynie pozytywnie na rozwój elektromobilności w Polsce. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Przepisy o Strefach Czystego Transportu uległy zmianie. |
|  | art. 22 pkt 2 | Związek Dealerów Samochodów | Postulujemy skreślić przepis, ewentualnie postulujemy wprowadzenie maksymalnie dwuletniego vacatio legis. Tym samym przepis otrzymałby brzmienie:  2) art. 1 pkt 16 lit. b, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.; | Wejście w życie przepisu przewidującego obowiązkowe strefy czystego transportu w gminach powyżej 100 tys. mieszkańców na rok 2030 jest perspektywą absolutnie zbyt odległą.  Związek Dealerów Samochodów stoi na stanowisku, że przewidziana w projekcie ustawy model stref jest i tak za bardzo „otwarty”, ponieważ dopuszcza do nich auta z normą Euro4, czyli nawet 16-letnie. Tym samym, proces wymiany parku pojazdów który miałyby stymulować strefy będzie i tak bardzo powolny, a wprowadzenie obowiązku ustanawiania stref dopiero od 2030 roku to kolejny czynnik osłabiający tę efektywność.  Należy także zauważyć że projekt ustawy nie przewiduje żadnej sankcji dla organów gminy za brak wprowadzenia obowiązkowych stref czystego transportu. Tym samym, nawet po wejściu w życie tego obowiązku, będzie to fikcja. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Przepisy o Strefach Czystego Transportu uległy zmianie. |
|  | Art. 22 pkt 4) dla postanowień art. 3 i 4 | Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi | Zmianę przepisu przejściowego dla postanowień art. 3 i 4 projektu ustawy nowelizującej poprzez:  I. Zmianę brzmienia art. 22 pkt 4 projektu ustawy nowelizującej:  *„Art. 22. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia,  z wyjątkiem:*  *4) art. 3 lit. a oraz art. 4 pkt 1, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.”.*  *II. skreślenie w art. 22 po pkt 4 kropki  i zastąpienie jej pkt 5-16:*  *„5) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r.  o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „100 000 zł” od dnia 1 stycznia 2022 roku;*  *6) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r.  o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „80 000 zł” od dnia 1 stycznia 2024 roku;*  *7) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r.  o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „60 000 zł” od dnia 1 stycznia 2026 roku;*  *8) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r.  o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „40 000 zł” od dnia 1 stycznia 2028 roku;*  *9) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r.  o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „20 000 zł” od dnia 1 stycznia 2030 roku;*  *10) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r.  o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „0 zł” od dnia 1 stycznia 2032 roku;*  *11) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „100 000 zł” od dnia 1 stycznia 2022 roku;*  *12) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r.  o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „80 000 zł” od dnia 1 stycznia 2024 roku;*  *13) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r.  o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „60 000 zł” od dnia 1 stycznia 2026 roku;*  *14) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r.  o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „40 000 zł” od dnia 1 stycznia 2028 roku;*  *15) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r.  o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „20 000 zł” od dnia 1 stycznia 2030 roku;*  *16) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r.  o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „0 zł” od dnia 1 stycznia 2032 roku.”* | Propozycja zmniejszenia maksymalnej wysokości odpisu amortyzacyjnego  w przypadku zakupu pojazdu z silnikiem spalinowym jest krokiem w dobrym kierunku. Jednak odłożenie tej zmiany aż o 6 lat spowoduje, że do roku 2026 nadal w polskim porządku prawnym brak będzie instrumentu zachęcającego przedsiębiorców do zakupu  i eksploatacji pojazdu elektrycznego.  Dlatego też proponuje się, aby zmiany zaczęły obowiązywać już od 1 stycznia 2022 roku z jednoczesnym wyznaczeniem kolejnych terminów, po których maksymalna wysokość odpisu amortyzacyjnego na samochód  z silnikiem spalinowym będzie zmniejszana – aż do wartości 0 zł od dnia 1 stycznia 2032 roku. Proponowana zmiana wpisuje się  w sprawdzony i skuteczny system zachęt podatkowych „bonus-malus”, umożliwiający stworzenie korzystnych warunków dla zakupu i eksploatacji pojazdów elektrycznych we flotach firmowych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie terminu – niezbędne jest vacatio legis w celu przygotowania się  Na chwile obecną mając na uwadze strukturę pojazdów brak uzasadniania dla obniżania odpisu do 0. |
|  | Uwaga ogólna | Strona internetowa RCL | Proszę o podanie danych: 1. Ile osób w śródmieściu Warszawy posiada samochód elektryczny ? 2. Ile osób w Radomiu posiada samochód elektryczny (nie firmy)? 3. Ile osób w Kielcach posiada samochód elektryczny (nie firmy)? 3. Ile samochodów elektrycznych w 2020 r. kupili klienci indywidualni w Polsce (nie firmy)? 4. Ile kosztuje średniej wielkości, pięcioosobowy samochód elektryczny w Polsce? 5. Ile jest w tej chwili stacji tankowania wodoru w Polsce? 6. Ile jest w Polsce samochodów spełniających normę Euro 5 z wyciętym filtrem cząstek stałych? |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zgłoszone uwagi nie dotyczą treści projektu a dotyczą pozyskania danych statystycznych. |
|  | Uwaga ogólna | System RCL | Czy na potrzeby ustawy dokonano szacunkowych wyliczeń jakie będzie zapotrzebowanie na energię elektryczną średniej wielkości miasta w przypadku zastąpienia 10%, 25% i 50% pojazdów spalinowych elektrycznymi? Jak można zaobserwować, dystrybucja samochodów EV nie jest równomierna, pojawiają się w skupiskach entuzjastów, dodatkowe przywileje w dużych miastach tylko nasilą to niekorzystne zjawisko. Obecne przyłącza do nowych budynków nie umożliwiają nocnego ładowania pojazdów gdyż są wyliczone na styk do zapotrzebowania. Dodatkowo przy energetyce węglowej mamy nocne nadwyżki energii, w przypadku paneli słonecznych nadwyżki występują w dzień, kiedy samochód nie może być ładowany bo musi pracować. To oznacza, że ilość samochodów może się dodatkowo zwiększyć gdyż część będzie ładowana w ciągu dnia i będzie wyłączona z eksploatacji. Kolejnym zjawiskiem może być napływ wyeksploatowanych pojazdów, których utylizacja spadnie na barki ostatniego kraju eksploatacji. W ustawie nie ma mechanizmu zapobiegania takiego zjawiska. Dziś obserwujemy to na przykładzie pojazdów z silnikami dizla. W krótce będą do nas docierać pierwsze wyekspoatowane samochody EV. Takie samochody mogą stanowić nie tylko zagrożenie. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Wzrost liczby samochodów elektrycznych w Polsce nie powinien przełożyć się na problemy sieci przesyłowych lub problemy w zakresie wytwarzania energii elektrycznej. Planowana liczba samochodów elektrycznych w Polsce nie zwiększa w sposób istotny zapotrzebowania na prąd. Większość ładowań pojazdów odbywa się w domu w godzinach wieczornych i nocy (na to wskazują badania prowadzone w innych krajach europejskich). Zapotrzebowanie na energie jest wówczas znacznie niższe niż w ciągu dnia tzw. dolina nocna. Należy też zauważyć, że w przypadku jeśli samochody elektryczne traktowane będą jako magazyny energii i będą oddawać prąd w godzinach szczytu wpłynie to pozytywnie na łagodzenie skoków zapotrzebowania. |
|  | Propozycja | Polskie Stowarzyszenie  Rowerowe | Mamy nadzieję że rower elektryczny szybko i na zawsze znajdzie miejsce w ustawie o elektromobilności jako pojazd elektryczny. Podpisane przez nas kilka dni temu pismo dotyczące stanowiska Stowarzyszenia Zielone Mazowsze wraz z koalicją sygnatariuszy pokazuje dodatkowo jaką rolę w transporcie miejskim może odegrać elektryczny rower cargo.  Kolejny raz apelujemy o wsparcie sprzedaży rowerów elektrycznych poprzez dopłaty do ich zakupu tak jak to ma miejsce od dłuższego czasu w innych państwach europejskich.  Potrzebujemy wsparcia polskiego rządu, na które bardzo liczymy. |  | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Wprowadzono definicję roweru elektrycznego jednak nie będzie on wchodził w pojęcie pojazdu elektrycznego.  W zakresie programów wsparcia dodano, że wpływy z tytułu opłat za wjazd do strefy czystego transportu JST może przeznaczyć na program wsparcia zakupu rowerów elektrycznych. |
|  | Art. 2 pkt 12 ustawy o elektromobilności – ten punkt nie znajduje się w projekcie zmian | Stowarzyszenie Zielone Mazowsze oraz koalicjanci | Należy rozszerzyć definicję pojazdu elektrycznego zawartej w art. 2 pkt 12) Ustawy o elektromobilności, aby objęła także rowery, wózki rowerowe i motorowery:  "12) pojazd elektryczny:  a) pojazd samochodowy lub motorower w rozumieniu art. 2 pkt 33 i pkt 46 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania; lub  b) rower lub wózek rowerowy w rozumieniu art. 2 pkt 47 i 47a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku, wyposażony w elektryczny napęd pomocniczy.” | Umożliwienie rozwoju i wsparcia bardziej zróżnicowanych pojazdów elektrycznych - Uzasadnienie w załączonym stanowisku | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Wprowadzono definicję roweru elektrycznego jednak nie będzie on wchodził w pojęcie pojazdu elektrycznego.  W zakresie programów wsparcia dodano, że wpływy z tytułu opłat za wjazd do strefy czystego transportu JST może przeznaczyć na program wsparcia zakupu rowerów elektrycznych. |
|  | Art. 35 ust. 1 ustawy o elektromobilności – ten ustęp nie znajduje się w projekcie zmian | Stowarzyszenie Zielone Mazowsze oraz koalicjanci | “Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów**, z czego przynajmniej jeden pojazd to rower elektryczny, motorower elektryczny lub elektryczny wózek rowerowy w rozumieniu Art. 2 pkt 12) niniejszej Ustawy.”** | Promocja zrównoważonej i efektywnej mobilności elektrycznej - Uzasadnienie w załączonym stanowisku | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Wprowadzono definicję roweru elektrycznego jednak nie będzie on wchodził w pojęcie pojazdu elektrycznego.  W zakresie programów wsparcia dodano, że wpływy z tytułu opłat za wjazd do strefy czystego transportu JST może przeznaczyć na program wsparcia zakupu rowerów elektrycznych. |
|  |  | PANEK S.A. | Uwaga dotyczy kwestii nieuregulowanej w projekcie.   1. *Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach opracowuje plan lokalizacji ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w miastach liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców.* 2. *Organ właściwy opracowując plan, o którym mowa w ust. 1. uwzględnia następujące zasady:* 3. *w miastach liczących od 100 do 200 tysięcy mieszkańców musi zostać wyznaczone co najmniej 5 ogólnodostępnych stref dla* *pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 4. *w miastach liczących od 201 do 300 tysięcy mieszkańców musi zostać wyznaczonych co najmniej 10 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 5. *w miastach liczących od 301 do 500 tysięcy mieszkańców musi zostać wyznaczonych co najmniej 15 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 6. *w miastach liczących od 501 do miliona mieszkańców musi zostać wyznaczonych co najmniej 25 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia zlokalizowanych w obszarze śródmiejskim;* 7. *w miastach liczących powyżej miliona mieszkańców wyznaczonych musi zostać co najmniej 50 ogólnodostępnych stref dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia w obszarze śródmiejskim.*   *3.    Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając ogólnodostępne strefy  dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia wyznacza stanowiska postojowe oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od stanowisk postojowych przeznaczonych dla pozostałych pojazdów samochodowych.*  *4.    Organ właściwy do zarzadzania ruchem na drogach wyznacza ogólnodostępne strefy dla pojazdów używanych w usłudze współdzielenia w terminie do 1 stycznia 2022 roku.*  *5.    Ze stanowisk postojowych, o których mowa w ust. 3, mogą korzystać nieodpłatnie wyłącznie pojazdy używane w usłudze współdzielenia.*  *6.    Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach może wyznaczyć stanowiska postojowe przeznaczone na postój pojazdów używanych w usłudze współdzielenia, również poza obszarem śródmiejskim, w celu promocji usługi współdzielenia.*  ***Ogólnodostępna strefa dla pojazdów transportu współdzielonego*** *– strefa, w której istnieje możliwość nieodpłatnego zaparkowania co najmniej czterech pojazdów używanych w usłudze współdzielenia, posiadająca co najmniej jeden punkt ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2019);*  ***Obszar śródmiejski*** *– obszar zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, który stanowi faktyczne centrum miasta w mieście o liczbie ludności 100 000 mieszkańców charakteryzujący się znacznym deficytem miejsc postojowych lub lokalizacja przy budynkach użyteczności publicznej.* | Zgłaszający postuluje, aby w drodze stosownych regulacji prawnych umożliwić pojazdom używanym w usłudze współdzielenia postój na miejscach wyznaczonych do postoju taksówek bądź wydzielenie stref postojowych dedykowanych wyłącznie usłudze współdzielenia. | **Uwaga bezprzedmiotowa**  Przepisy dotyczące carsharingu zostały usunięte. |
|  |  | PANEK S.A. | Uwaga dotyczy kwestii nieuregulowanej w projekcie. | Zgłaszający postuluje, aby pojazdy używane w usłudze współdzielenia były obowiązkowo wyposażone w urządzenia służące do badania trzeźwości użytkowników tych pojazdów (np. blokada alkoholowa). Z uwagi na konieczność dostosowania floty do tego wymogu zgłaszający postuluje wprowadzenie takiego obowiązku najwcześniej w 2024 roku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Kwestia instalacji blokady leży w kompetencjach właściciela pojazdu. |
|  | Dodanie w Art. 2 pkt 1a)  Art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych | PKN Orlen S.A. | Dodanie punktu 1a:  1a) art. 22 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę, ustanowić na nich służebność przesyłu albo je użyczać, w drodze umowy, na cele związane  z potrzebami zarządzania drogami, ruchu drogowego lub obsługi użytkowników ruchu, budową sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania, a także na cele instalacji urządzeń, o których mowa w art. 20g ust. 1. Zarząd drogi pobiera z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami nie stosuje się.” | W celu rozwoju elektromobilności  i ułatwienia budowy stacji ładowania  w Miejscach Obsługi Pasażerów wzdłuż autostrad, postulujemy o dodanie w ustawie o drogach publicznych zapisu mówiącego, że na gruntach w pasie drogowym możliwe jest ustanowienie służebności przesyłu na cele budowy sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnych stacji ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Służebności przesyłu nie można ustanawiać w pasie drogowym gdyż drogi publiczne są zgodnie z orzecznictwem sądowym wyłączone z obrotu cywilnego i mogą być tylko udostępniane w trybie określonym w ustawie o drogach publicznych. |
|  | Par. 20 pkt 9 Rozporządzenia Ministra Energii  z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania  i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego | PKN Orlen S.A. |  | Dla przyspieszenia oddawania do użytku stacji ładowania niezbędne jest wskazanie formy opinii lub przygotowanie wzoru opinii, o której mowa w par. 20 pkt 9 Rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Propozycja dotyczy rozporządzenia a nie projektu. |
|  | Art. 29-30 ustawy Prawo budowlane | PKN Orlen S.A. |  | Uwaga dotyczy wyjaśnienia czy w przypadku budowy stacji ładowania sporządzenie planu sytuacyjnego, o którym mowa w art. 29a ustawy Prawo budowlane, zwalnia  z konieczności zgłoszenia takiej budowy,  o którym mowa w art. 30 wspomnianej ustawy? | Uwaga dotyczy interpretacji prawnej leżącej w kompetencjach ministra wł. ds. budownictwa. |
|  | Art. 29 ustawy Prawo budowlane | PKN Orlen S.A. | Propozycja :  Dodatkowe przepisy do ustawy prawo budowlane.  Propozycja uzupełnienia katalogu prac wskazanych w Art. 29, które nie będą wymagać pozwolenia na budowę, a które wymagać będą zgłoszenia o którym mowa w art.30 poprzez dodanie w ust.1 po pkt 30 pkt 31-32 w brzmieniu:  31) stacji tankowania wodoru  w rozumieniu art. 2 pkt 27a ustawy  z dnia 11 stycznia 2018 r.  o elektromobilności i paliwach alternatywnych.  32) punków tankowania wodoru  w rozumieniu art. 2 pkt. 21a ustawy  z dnia 11 stycznia 2018 r.  o elektromobilności i paliwach alternatywnych. | Zwolnienie od uzyskania decyzji  o pozwoleniu na budowę stacji tankowania wodoru oraz punktów tankowania wodoru na rzecz instytucji „zgłoszenia” przyspieszy proces inwestycyjny co wpłynie pozytywnie na rozwój wodoromobilności w Polsce. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecnie ze wspomnianego wyłączenia korzysta infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacje regazyfikacji LNG o pojemności zbiornika magazynowania gazu do 10 m3. Ze względów bezpieczeństwa oraz wielkości infrastruktury uzasadnione jest pozostanie przy obowiązku uzyskania PB. Podobnego wyłączenia nie ma dla stacji gazowych. |
|  | Art. 3 ustawy  o elektromobilności i paliwach alternatywnych | PKN Orlen S.A. | Propozycja:  Dodatkowy przepis - art. 3 ust. 3 ustawy :  Obowiązek określony w art. 3 ust. 2 pkt. 2) dostawca usług ładowania może realizować przy współpracy  z innym podmiotem.  Dodatkowy przepis - art. 65 ust.4 ustawy :  4. Do przedsiębiorstwa energetycznego wyznaczonego zgodnie z ust. 2, wykonującego obowiązki dostawcy usług ładowania odpowiednio stosuje się art. 3 ust. 3 ustawy. | Umożliwienie współpracy dostawcy usług ładowania działającego na zasadach komercyjnych oraz w trybie interwencyjnym z podmiotem trzecim uelastyczni oraz udoskonali realizację obowiązku świadczenia usług ładowania. Dodatkowo przyspieszy osiągnięcie celu, jakim jest szybkie umożliwienie tymczasowego (na okres pierwszego roku) funkcjonowania ogólnodostępnych stacji ładowania w trybie interwencyjnym przez ustawę.  Na zasadach takiej współpracy dostawca usług ładowania byłby nadal odpowiedzialny za wykonywanie obowiązków ustawowych  a podmiot trzeci realizował tylko świadczenie usług ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Realizacja współpracy z innym podmiotem jest możliwa na gruncie obecnych przepisów. |
|  | Art. 22 ustawy  o elektromobilności i paliwach alternatywnych | PKN Orlen S.A. | Postulat rozszerzenia art. 22 ustawy.  Zgodnie z art. 22 ustawy :  1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu  i zawiera z nim umowę na świadczenie usług tankowania  i prowadzenie stacji gazu ziemnego. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2019 r. poz. 1528, 1655 i 2020) stosuje się odpowiednio.  2. W przypadku braku możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z ust. 1, funkcję operatora stacji gazu ziemnego pełni przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne.  Postulujemy rozszerzenie art. 22 ustawy poprzez wyposażenie go  w dodatkowe regulacje umożliwiające:   * konwersję stacji wybudowanych w trybie „interwencyjnym” na stacje prowadzone na zasadach komercyjnych poprzez przeniesienie własności tych stacji na inne podmioty w drodze przetargu lub umowy przy jednoczesnym zobowiązaniu nabywców stacji do utrzymywania ilości punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) gwarantującej minimalną ich liczbę w danej gminie określoną w ustawie. * przeniesienie funkcji operatora stacji gazu ziemnego przez przedsiębiorstwo energetyczne określone w ust. 2 na inny podmiot w drodze umowy albo procedury administracyjnej zakończonej zgodną Prezesa URE na taką cesję funkcji operatorskiej na inny podmiot. | Przyjęta konstrukcja prawna w art. 22 ust 1  i ust. 2 ustawy, powoduje, że OSDg po wybudowaniu stacji gazu ziemnego zmuszony jest do utrzymania swojej infrastruktury a Operator stacji gazu ziemnego – sprzedawca paliw gazowych nie ma wprost uregulowanej możliwości przeniesienia na inny podmiot swojej funkcji.  Taki stan rzeczy może stanowić długoterminowe obciążenie dla OSD ponoszącego koszty budowy stacji gazu ziemnego i odpowiedzialnego za proces wyłonienia odpowiedniego operatora na stacjach, a także dla przedsiębiorstw energetycznych wykonujących działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi zobligowanych do pełnienia funkcji operatora stacji gazu ziemnego.  Brak odpowiednich przepisów w tym zakresie może nie być korzystne dla rozwoju gazomobilności w Polsce z powodu m.in. małego zainteresowania podmiotów komercyjnych przetargiem  na operatorstwo ze względu na wysokie koszty inwestycji i szereg obowiązków, które muszą zostać spełnione na poczet przyszłej działalności, przy jednoczesnym niskim poziomie korzyści płynących ze świadczenia usług tankowania CNG na wczesnym etapie rozwoju tego segmentu rynku w Polsce.  Zaproponowane zmiany mają na celu uelastycznienie i udoskonalenie interwencyjnego trybu budowy stacji gazowych. | **Uwaga nieuwzględniona** na obecny etapie.  Uwzględnienie uwagi wymaga uprzedniej pogłębionej analizy zagadnienia. Rozstrzygnięcia wymagają kwestie:  - zmiany przepisów wyłączające z kosztów uzasadnionych ponoszonych przez OSD - koszty budowy, napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego, której własność została przeniesiona,  - określenia odpowiednich zasad ustalenia wartości stacji celem wyeliminowania możliwości zaniżenia wartości stacji,  - ustalenia dodatkowych zasad w przypadku przejmowania stacji zapewniających ciągłość jej funkcjonowania (spełnienie wymogów z Krajowych ram). |
|  |  | Zgłoszono za pośrednictwem systemu legislacja.rcl.gov.pl | Propozycje dopłat (ulg) na zakup pierwszego roweru o napędzie elektrycznym dla: - osób powyżej 65 lat, - małych firm świadczących usługi transportowe i kurierskie. |  | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Projekt zostanie uzupełniony o możliwość przeznaczenia wpływów z tytułu opłat za wjazd do strefy czystego transportu na zakup rowerów elektrycznych. |
|  | dot. art. 60 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 60 ust. 1  datę „31 marca 2021 r.” proponuje się zastąpić datą „30 czerwca 2022 r.” | Zapis tego artykułu nakłada na gminy, spełniające warunki art. 61 ust.1 pkt. 1–4, obowiązek posiadania określonej liczby punktów ładowania  w ogólnodostępnych stacjach ładowania w terminie do 31 marca 2021 r. Jednocześnie obowiązek realizacji tych stacji ciąży na właściwych dla ich lokalizacji operatorach systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, którzy uzgadniają projekty planów budowy ogólnodostępnych stacji ładowania opracowane przez gminy, przygotowując programy ich przyłączenia z terminami znacznie przekraczającymi termin ustawowy. Stan ten naraża gminy na niewywiązanie się z terminu wskazanego w niniejszym artykule. Biorąc pod uwagę powyższe, potrzeby wynikające z użytkowanej obecnie floty samochodów elektrycznych oraz perspektywy wzrostu jej liczebności w najbliższych latach i realne możliwości wykonawcze operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych wnioskowana zmiana jest w pełni uzasadniona. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Konieczność wybudowania określonej liczby punktów ładowania wynika z implementacji Dyrektywy Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | dot. art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 68 ust. 3  datę „1 stycznia 2022 r.” proponuje się zastąpić datą „1 stycznia 2023 r.” | W dobie podejmowania przez gminy inicjatyw, które przeciwdziałać mają gospodarczym i społecznym skutkom epidemii COVID-19, wypełnienie obowiązku wynikającego z tego artykułu nie stanowi dla wspólnoty samorządowej potrzeby pierwszego rzędu. Wobec tego zapewnienie, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w urzędzie obsługujących każdą gminę i powiat, gdzie liczba mieszkańców jest równa lub przekracza 50 000 w terminie określonym ustawą nie znajduje uzasadnienia. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | dot. art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 68 ust. 3  datę „1 stycznia 2022 r.” proponuje się zastąpić datą „1 stycznia 2023 r.” | Sytuacja wszystkich podmiotów realizujących na zlecenie gmin zadania publiczne jest obecnie trudna. Borykają się one z problemami gospodarczymi. Walczą o pozostanie na rynku oraz o utrzymanie miejsc pracy. Dodatkowe obciążenia finansowe, które przedsiębiorstwa musiałyby ponieść w roku przyszłym w celu wypełnienia wymogu określonego w tym artykule, zdecydowanie mogą pogorszyć ich sytuację finansową. Mogą również skutkować podniesieniem kosztów realizacji zadań publicznych, co z kolei odbić się może niekorzystnie na budżetach gmin i powiatów, gdzie liczba mieszkańców jest równa lub przekracza 50 000. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | dot. art. 68 ust. 4 pkt 1) ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 68 ust. 4 pkt 1)  datę „1 stycznia 2021 r.” proponuje się zastąpić datą „1 stycznia 2022 r.” | Wprowadzone ograniczenia mające na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się epidemii COVID-19, spowodowały w roku bieżącym istotne, negatywne skutki dla komunikacji publicznej. Szczególnie zauważalne jest pogorszenie się sytuacji ekonomicznej firm świadczących na rzecz gmin i powiatów te usługi. Pozostawienie obowiązku zapewnienia przez jednostki samorządu terytorialnego udziału autobusów zeroemisyjnych w odpowiednich wartościach procentowych, w ustalonych w ustawie terminach, z pewnością spowoduje wzrost kosztów świadczonych usług przez przewoźników, co z kolei skutkować będzie przeniesieniem ich na użytkowników korzystających z komunikacji publicznej. Sytuacja taka, w czasie pogarszania się wydolności finansowej członków wspólnoty samorządowej i przewidywanych mniejszych dochodów jednostek samorządu terytorialnego, jest niedopuszczalna. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | dot. art. 68 ust. 4 pkt 2) ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 68 ust. 4 pkt 2)  datę „1 stycznia 2023 r.” proponuje się zastąpić datą „1 stycznia 2024 r.” | Wprowadzone ograniczenia mające na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się epidemii COVID-19, spowodowały w roku bieżącym istotne, negatywne skutki dla komunikacji publicznej. Szczególnie zauważalne jest pogorszenie się sytuacji ekonomicznej firm świadczących na rzecz gmin i powiatów te usługi. Pozostawienie obowiązku zapewnienia przez jednostki samorządu terytorialnego udziału autobusów zeroemisyjnych w odpowiednich wartościach procentowych, w ustalonych w ustawie terminach, z pewnością spowoduje wzrost kosztów świadczonych usług przez przewoźników, co z kolei skutkować będzie przeniesieniem ich na użytkowników korzystających z komunikacji publicznej. Sytuacja taka, w czasie pogarszania się wydolności finansowej członków wspólnoty samorządowej i przewidywanych mniejszych dochodów jednostek samorządu terytorialnego, jest niedopuszczalna. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | dot. art. 68 ust. 4 pkt 3) ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 68 ust. 4 pkt 3)  datę „1 stycznia 2025 r.” proponuje się zastąpić datą „1 stycznia 2026 r.” | Wprowadzone ograniczenia mające na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się epidemii COVID-19, spowodowały w roku bieżącym istotne, negatywne skutki dla komunikacji publicznej. Szczególnie zauważalne jest pogorszenie się sytuacji ekonomicznej firm świadczących na rzecz gmin i powiatów te usługi. Pozostawienie obowiązku zapewnienia przez jednostki samorządu terytorialnego udziału autobusów zeroemisyjnych w odpowiednich wartościach procentowych, w ustalonych w ustawie terminach, z pewnością spowoduje wzrost kosztów świadczonych usług przez przewoźników, co z kolei skutkować będzie przeniesieniem ich na użytkowników korzystających z komunikacji publicznej. Sytuacja taka, w czasie pogarszania się wydolności finansowej członków wspólnoty samorządowej i przewidywanych mniejszych dochodów jednostek samorządu terytorialnego, jest niedopuszczalna. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | dot. art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 76 ust. 2  datę „31 grudnia 2021 r.” proponuje się zastąpić datą „31 grudnia 2022 r.” | Proponowana zmiana terminu jest konsekwencją zaproponowanej korekty zapisów ustawy w art. 68 ust. 3.  Umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1), nie mogą wygasnąć z mocy prawa w terminie 31 grudnia 2021 r. określonym ustawą, jeżeli zmieni się termin realizacji obowiązku wykorzystania użytkowanych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przy wykonaniu tych zadań, na dzień 1 stycznia 2023 r. | **Uwaga uwzględniona.**  Termin przesunięty został o rok. |
|  | dot. art. 86 pkt 3) ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Urząd Miasta Częstochowy | w art. 86 pkt 3)  datę „1 stycznia 2025 r.” proponuje się zastąpić datą „1 stycznia 2026 r.” | Proponowana zmiana terminu jest konsekwencją zaproponowanych zmian zapisów ustawy i wprowadza nowy termin wywiązania się jednostek samorządu terytorialnego z obowiązków określonych w art. 35 ust. 1 i 2. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | Art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | MPK w Częstochowie Sp. z o.o. | Proponuje się dodać ustęp 5 do istniejącego art. 68 ustawy o treści:  „W związku z ustępem 4 powyżej flota użytkowanych pojazdów ulega pomniejszeniu o liczbę zakupionego w ciągu ostatnich 10 lat fabrycznie nowego taboru tramwajowego w przeliczeniu jeden tramwaj wieloczłonowy za trzy autobusy.” | Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych obliguje miasta do osiągnięcia określonego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów. Tracą na tym miasta ponoszące koszty rozwoju komunikacji tramwajowej, która z definicji jest zeroemisyjna i pozwala na wycofanie wielu autobusów z napędem konwencjonalnym.  Celem ustawy jest wzrost neutralności klimatycznej transportu oraz ograniczenie emisyjności sektora transportu, a w pierwszej kolejności jako paliwo alternatywne dla ropy naftowej wymieniono energię elektryczną. Wobec czego należy uznać tramwaje za pojazdy zeroemisyjne w rozumieniu zapisów ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.  W myśl obowiązującej ustawy od 2021 r. co najmniej 5% floty autobusowej powinny stanowić pojazdy zeroemisyjne. Wartość ta ma rosnąć w kolejnych latach, by osiągnąć aż 30% w 2028 r. Definicję autobusu zeroemisyjnego – Art. 2 pkt. 1 projektu ustawy o zmianie ustawy - spełniają też trolejbusy. Przepisy ustawy pomijają całkowicie tramwaje, które istotnie podnoszą bilans zeroemisyjnych środków komunikacji publicznej. Wykorzystanie tramwajów jako środka komunikacji publicznej wpływa zdecydowanie na ograniczenie emisyjności i charakteryzuje się wysoką zdolnością przewozową. W efekcie całkowitego pominięcia tramwajów jako pojazdów zeroemisyjnych duże ośrodki miejskie mogą mieć trudności w osiągnięciu udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów z uwagi na ponoszenie bardzo wysokich kosztów modernizacji i budowy sieci tramwajowej oraz zakupu taboru tramwajowego.  W związku z powyższym dla miast posiadających sieci tramwajowe konieczne jest istotne zmniejszenie ogólnej liczby autobusów (floty użytkowanych pojazdów) od której liczony jest w ustawie udział pojazdów zeroemisyjnych o liczbę zakupionego taboru tramwajowego w przeliczeniu jeden tramwaj wieloczłonowy za trzy autobusy. | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Proponujemy dodanie w art. 37 ust. 6 w następującym brzmieniu:  6. W analizie o której mowa w ust. 1 uwzględnić można korzyści z nowopowstających linii tramwajowych, których utworzenie skutkować będzie wycofaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej trasie. |
|  | Art. 148a pkt 1 ustawy o elektormobilności | Polska Platforma LNG | Po słowach „poruszanie się pojazdów elektrycznych” dodać  „ , gazowych oraz wodorowych” | Pojazdy wodorowe i gazowe spełniają tę samą funkcje co pojazdy elektryczne – zmniejszając emisje szkodliwych substancji. Możliwości porusznia się po buspasach powinny mieć również pojazdy zasilane innymi ekologicznymi technologiami – jak gaz ziemny czy wodór | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Nadano uprawnienia na poruszanie się po buspasach pojazdom napędzanym wodorem. |
|  | Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane | Akademia Morska w Szczecinie za pośrednictwem Polska Platforma LNG | 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. (Dodatkowo należy sprawdzić czy stacja wraz z przekształtnikami nie wprowadza do sieci ogólnej zbyt dużej ilości zakłóceń, czyli układ zasilania musi być wyposażony np. w system pomiaru zawartości harmonicznych THD i alarm w przypadku pogorszenia jej jakości).  Dodatkowo należy sprawdzić czy stacja wraz z przekształtnikami nie wprowadza do sieci ogólnej zbyt dużej ilości zakłóceń, czyli układ zasilania musi być wyposażony np. w system pomiaru zawartości harmonicznych THD i alarm w przypadku pogorszenia jej jakości). |  | **Uwaga nieuwzględniona**  Ekspertyza ma na celu potwierdzenie możliwości instalacji punktu ładowania. |
|  | art. 2 pkt 15 | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Nowe brzmienie art. 2 pkt 15) - pojazd napędzany wodorem –wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych | Postulujemy zmianę definicji pojazdu napędzanego wodorem, poprzez usunięcie zwrotu: „samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym”. Dzięki temu definicja będzie rozszerzona i uwzględni Strategię w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, w obszarze pojazdów kolejowych. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | art. 2 | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Dodanie definicji do art. 2 Projektu - Pojazd użytkowany przy wykonywaniu zadania – oznacza pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przeznaczony do przewozu osób lub towarów, bezpośrednio dedykowany do wykonania usługi. | W związku z różną interpretację definicji: Pojazd użytkowany przy wykonywaniu zadania wskazaną w art. 68 ust. 3 oraz proponowaną definicję w art. 68d pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową, proponujemy ujednolicić wyżej opisane pojęcia i wprowadzić jedną definicję. | **Uwaga nieuwzględniona**  Brak potrzeby dodawania definicji gdyż art. 68 ust. 3 czytelnie określa o jakie zadania chodzi. |
|  | Art.68 ust. 3 | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Nasze wątpliwości w tym aspekcie budzi również interpretacja art. 68 ust. 3 w kontekście wymogu udziału % pojazdów z napędem elektrycznym lub alternatywnym tj. czy % udziału liczony jest wyłącznie do danego, konkretnego zadania, zleconego, wykonywanego przez OSD (zleconego przez np. JST), czy w danym zadaniu % udziału pojazdów liczony jest do całej posiadanej floty pojazdów przez Spółkę, ze względu na fakt, że tylko OSD może to zadanie wykonać.  Niejasna jest definicja pojęcia wskazana w art. 68 ust. 3 wprowadzająca wymóg, aby procentowy udział pojazdów elektromobilnych „we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania” wynosił co najmniej 10%. Brakuje również doprecyzowania czy do podstawy określenia udziału % wchodzą pojazdy podwykonawców, usługodawców i dostawców. | Zwracamy również uwagę, na brak doprecyzowania w zakresie tytułu prawnego pojazdów. Projekt nie precyzuje nadal czy do % udziału floty można zaliczać pojazdy, które wykonawca może użytkować na podstawie umowy leasingu lub najmu.  Należałoby również określić minimalny czas realizacji zamówienia (np. Umowa miałaby trwać co najmniej 1 rok dla GW i co najmniej 6 miesiące dla podwykonawcy) w którym wymagany będzie % udział pojazdów.  W nawiązaniu do powyższego, postulujemy zwiększenie progu wartości zamówień (zaproponowano 130.000 zł) na podstawie którego podmiot realizujący zobligowany byłby do stosowania przepisów Ustawy. Proponujemy, aby dostosować wartość zamówień do progów unijnych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Sformułowanie „wykonywanie zadania” nie wymaga określenia formy użytkowania pojazdu. |
|  | art. 76 | Klaster „Luxtorpeda 2.0” | Zwracamy uwagę na bardzo niekorzystny zapis transponowany przez JST do umów z wykonawcami i podwykonawcami, który opiera się na brzmieniu art. 76 Ustawy, a który wprowadza automatyczne wygaśnięcie umów z podmiotami, które nie zapewniają dostępu do samochodów elektrycznych i napędzanych paliwem alternatywnym. | Sankcja ta może powodować bardzo poważne konsekwencje ekonomiczne i organizacyjne zarówno dla samych organów, jak i wykonawców zlecanych przez nich zadań. Jedną z fundamentalnych zasad Ustawy PZP jest niezmienność i trwałość takich umów, natomiast ta sankcja zaprzecza tej zasadzie.  Wobec wprowadzenia definicji Zamawiającego w nowelizacji Ustawy, nie jest jasne czy sankcja nieważności dotyczy tylko umów zawieranych przez podmioty wskazane w art. 76, czy też dotyczy również wszelkich innych Zamawiających którzy wymagają wprowadzenia określonych wymagań dotyczących elektromobilności w nowym art. 68a i następne Ustawy. | **Uwaga uwzględniona.**  Termin przesunięto o rok. |
|  | art. 39 ustęp 3 | Osoba prywatna | W art. 39 ustęp 3 punkt 1 należy wykreślić punkt „e” („o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu;”) | Strefa czystego transportu do której może wjechać bez żadnych ograniczeń nawet 60% pojazdów które aktualnie się tam poruszają nie spełni podstawowego celu jakim jest ograniczenie zanieczyszczeń powietrza.  Dane za badaniami KAS w Krakowie: (https://lovekrakow.pl/aktualnosci/badania-nie-pozostawiaja-zludzen-diesle-i-stare-busy-truja-nas-najbardziej\_33488.html)  Nie można również argumentować tego wykluczeniem komunikacyjnym. Norma EURO 4 została wprowadzona w roku 2006, spełniają ją więc samochody nawet 14-15 letnie. | **Uwaga uwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Propozycja dodatkowych zmian. | Prezydent Miasta Bydgoszczy | Propozycja zmian związanych z wymogami dotyczącymi floty pojazdów wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych w jst powyżej 50 000 mieszkańców:   1. Art. 68 ust. 2 – datę „1 stycznia 2022 r.” zastępuje się datą „1 stycznia 2024 r.” 2. Art. 68 ust. 3 datę „1 stycznia 2022 r.” zastępuje się datą „1 stycznia 2024 r.” 3. Art. 76 ust. 2 datę „31 grudnia 2021 r.” zastępuje się datą  „31 grudnia 2023 r.” 4. Art. 86 pkt 3) datę „1 stycznia 2025 r.” zastępuje się datą „1 stycznia 2027 r.” | W dobie ograniczeń finansowych budżetów samorządów wynikających z sytuacji pandemii koronowirusa i trudnych do przewidzenia skutków kryzysu gospodarczego, istnieje duże ryzyko niewywiązania się z nałożonych na jst wymogów.  Zaproponowane zmiany ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych mają na celu dostosowanie jej zapisów do możliwości ekonomicznych i organizacyjnych podmiotów zaangażowanych w rozwój elektromobilności. Uwzględniają realia funkcjonowania jst oraz podmiotów gospodarczych. Sytuacja podmiotów realizujących na zlecenie gmin zadania publiczne jest obecnie trudna. Walczą o pozostanie na rynku oraz o utrzymanie miejsc pracy. Dodatkowe obciążenia finansowe, które przedsiębiorstwa musiałyby ponieść w roku przyszłym, w celu wypełnienia wymogu określonego w ustawie, zdecydowanie mogą pogorszyć ich sytuację finansową. Mogą również skutkować podniesieniem kosztów realizacji zadań publicznych, co może niekorzystnie odbić się na budżetach jst.  W dobie podejmowania przez gminy inicjatyw, które mają przeciwdziałać gospodarczym i społecznym skutkom epidemii COVID-19, wypełnienie obowiązku wynikającego z tego artykułu nie stanowi dla wspólnoty samorządowej potrzeby pierwszego rzędu.  Zapowiadany program NFOŚiGW dotyczący dopłat do zakupu przez samorządy aut elektrycznych być może zostanie uruchomiony, ale dopiero w połowie przyszłego roku, co również przemawia za przesunięciem terminów. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r.  W zakresie terminu wygasania umów uwaga kierunkowo uwzględniona – termin przesunięto o rok. |
|  | Propozycja dodatkowych zmian. | Prezydent Miasta Bydgoszczy | Propozycja zmiany art. 60 ust. 1 – datę **„**31 marca 2021 r.” zastępuje się datą  „31 grudnia 2021 r.” | Art. 60 ust.1 pkt. 1–4 nakłada na gminy obowiązek posiadania określonej liczby punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania w terminie do 31 marca 2021 r. Jednocześnie obowiązek budowy tych stacji ciąży na właściwych dla ich lokalizacji operatorach systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego. Potrzeby wynikające z użytkowanej obecnie floty samochodów elektrycznych oraz perspektywy wzrostu jej liczebności w najbliższych latach i realne możliwości wykonawcze operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych powodują, że wnioskowana zmiana jest w pełni uzasadniona. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Konieczność wybudowania określonej liczby punktów ładowania w danym terminie wynika z implementacji Dyrektywy Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Propozycja dodatkowych zmian. | Prezydent Miasta Bydgoszczy | Proponuję wprowadzenie do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zmian w odniesieniu do obowiązujących wymogów art.35 i 68 oraz proponowanych regulacji art.68a,b,g. Zmiany powinny dotyczyć wprowadzenia mechanizmu, który uzależniałby wykorzystanie pojazdów specjalnych (np. pojazdy do wywozu odpadów) od opłacalności ekonomicznej. Rozwiązanie mogłoby być przygotowane na wzór analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych, | Oferta pojazdów specjalistycznych napędzanych energią elektryczną lub paliwami alternatywnymi nie jest jeszcze bardzo bogata, co wypływa na wysokie ich ceny. W dobie kryzysu ekonomicznego powodowanego pandemią koronawirusa, którego skali i czasu trwania, nie jesteśmy obecnie w stanie przewidzieć, wiele jst oraz przedsiębiorców nie będzie w stanie wywiązać się z wymogów. Jedynie program wysokich dopłat do ich zakupu mógłby wpłynąć na opłacalność ekonomiczną zakupu tych pojazdów.  Konieczność zakupu nowych, kosztownych pojazdów specjalistycznych z pewnością odbije się na cenach usług publicznych, za które będą musieli zapłacić mieszkańcy. Wobec trudnej obecnie sytuacji finansowej samorządów, przedsiębiorców i mieszkańców wprowadzenie mechanizmu uzależniającego wykorzystanie samochodów specjalistycznych o napędzie zero i niskoemisyjnym od opłacalności ekonomicznej jest uzasadniona. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | art. 68 ust. 3 | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | Zgodnie z art. 68 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej zwanej Ustawą) „Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.” | Po pierwsze, wątpliwości budzi to, czy powyżej określony obowiązek (zapewnienie utrzymania określonego poziomu pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym) dotyczy wszystkich wykonawców, którzy na zlecenie jednostki samorządu terytorialnego wykonują zadania publiczne czy też tylko tych, którzy wykorzystują pojazdy przy wykonywaniu określonych zadań publicznych. Zauważyć należy, iż istnieje szereg zadań publicznych do których wykonywania nie jest konieczne wykorzystywanie jakichkolwiek pojazdów. W konsekwencji istnieją też podmioty, które prowadzą działalność na rzecz jednostek samorządowych nie dysponując do tych działań żadnymi pojazdami, jednocześnie posiadając pojazdy wykorzystywane do innej działalności bądź też nie posiadając ich w ogóle. Przyjmując zasadę racjonalności prawodawcy, należałoby uznać, że przez pojęcie „floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadania” rozumieć należy tylko i wyłącznie flotę za pomocą której wykonawcy realizują konkretne zadania publiczne przy których konieczne jest użycie pojazdów. Dokonując więc analizy procentowego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym pod uwagę, jako „flotę bazową” należałoby więc brać tylko tabor użytkowany, niezbędny i przeznaczany do obsługi konkretnego przewidzianego umową zadania publicznego (nie zaś cały tabor pojazdów w którego posiadaniu jest wykonawca). Inna interpretacja przepisu prowadziłaby do nieracjonalnych wniosków, skutkujących przykładowo tym, że każdy wykonawca realizujący zadania publiczne zlecone na mocy umowy zawartej z jednostką samorządu terytorialnego zostałby zobligowany do zakupu pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym mimo, iż charakter wykonywanych na rzecz samorządu zadań takiego użycia pojazdów nie wymaga. Ponadto rodzi się również problem wielofunkcyjności pojazdów w szczególności czy praktyka nawet incydentalnego użycia pojazdu w wykonaniu zadania publicznego będzie skutkować koniecznością wliczenia go do ww. floty bazowej? W jaki sposób należałoby weryfikować używanie pojazdów do wykonywania zleconych Wykonawcy zadań publicznych w takich sytuacjach. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | art. 76 ust.2 | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | Zgodnie z art. 76 ust.2 Ustawy „Umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2021 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 68 ust. 3.” | W związku z sankcją określoną powyżej wątpliwości interpretacyjne budzi wskazana literalnie przesłanka wygaśnięcia umowy tj. sytuacja gdy „umowa nie zapewniła na dzień 31 grudnia 2021 r. wykorzystania pojazdów (…)”. Z powyższego wynika, iż niezbędnym ale też i wystarczającym jak się wydaje warunkiem zapobiegającym wygaśnięciu umowy jest uprzednie zawarcie w umowie odpowiedniej regulacji nakładającej na Wykonawcę obowiązek wypełnienia wymogu określonego w art. 68 ust. 3. W związku z tym, wydaje się zasadne uznanie, iż dopełnieniem staranności po stronie Zamawiającego będzie przykładowo nie tylko zobowiązanie Wykonawcy do spełnienia ww. warunków ale także zobowiązanie go do cyklicznego przekazywania Zamawiającemu pisemnego oświadczenia o spełnieniu ww. wymogu. Czy tak rozumiane „zapewnienie w umowie wykorzystania pojazdów” – zgodnie z literalnym brzmieniem art. 76 Ustawy - gwarantuje, iż umowa taka nie wygaśnie niezależnie od wykorzystywania lub też nie wykorzystywania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 68 ust. 3 Ustawy? Odpowiedź twierdząca na powyższe pytanie zdaje się wynikać nie tylko zasady domniemanej racjonalności prawodawcy ale również z tego, iż konsekwencje niewypełnienia obowiązku o którym mowa w art. 76 ust. 2 zawężono wyłącznie do przypadków, gdy zlecenie wykonania zadania publicznego odbywa się w drodze umowy (stąd też to „umowa” ma zapewniać wykorzystanie pojazdów na określonym poziomie). W przeciwnym razie powstałoby pytanie czy na pewno wolą ustawodawcy było by przykładowo - ze względu na niewypełnienie przez spółkę wodociągowo – kanalizacyjną obowiązku zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych we flocie, aby automatycznie uległy rozwiązaniu umowy na dostawy wody do gminnych budynków użyteczności publicznej w tym żłobków, szkół i przedszkoli (mimo, spełnienia wymogu z art. 76 ust. 2 Ustawy w postaci wyraźnego zawarcia w umowie zapisu dotyczącego obowiązków wykonawcy)? Za uznaniem, że uwzględnienie ww. zapisu w Umowach z Wykonawcą – zgodnie z literalnym brzmieniem art. 76 ust. 2 Ustawy – jest wystarczające oraz gwarantuje niewygaśnięcie umowy jest również fakt, iż ustawodawca nie przewidział analogicznej sankcji w postaci wygaśnięcia możliwości realizacji określonego zadania publicznego w przypadku, gdy analizowany obowiązek nie zostanie wypełniony przez podmiot realizujący zadanie publiczne na innej podstawie niż umowa. Odmienną interpretację art. 76 ust. 2 Ustawy należałoby więc uznać za przejaw braku konsekwencji. | **Uwaga uwzględniona.**  Termin przesunięto o rok. |
|  | art. 35 ust. 2 | Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie | Doprecyzowania wymaga także przepis zawarty w art. 35 ust. 2, że spółki – operatorzy publicznego transportu zbiorowego nie są zobowiązane do posiadania pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem, które wykorzystują do prac pomocniczych przy realizacji zadania publicznego polegającego na przewozie osób. Posiadane i użytkowane przez te spółki samochody służą (w sposób pośredni) wykonywaniu podstawowej (i praktycznie jedynej) działalności, czyli prowadzeniu transportu zbiorowego (np., pogotowie torowe i energetyczne reagujące w przypadku awarii, pogotowia nadzoru ruchu dla utrzymania prawidłowego ruchu autobusowego czy tramwajowego w Warszawie, samochody techniczne i transportowe, służące do przewozu pracowników i sprzętu do naprawy autobusów, tramwajów lub infrastruktury torowej czy przystankowej). Ponieważ w art. 35 ust. 2 ustawodawca zastosował wyłączenie dla publicznego transportu zbiorowego, można wywieść wniosek, że wymogi przepisów ustawy ( w szczególności art. 35 ust. 2 oraz art. 68 ust. 3 i art. 76 ust. 2 ) nie dotyczą floty samochodowej spółek wykonujących publiczny transport zbiorowy, z zastrzeżeniem wymaganego udziału autobusów zeroemisyjnych (art.36 ust.1 oraz art.68 ust.4). |  | Zgłoszona uwag dotyczy interpretacji przepisu ustawy i jest poza zakresem projektu. |
|  | Art. 38 | Biuro Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin | **Art. 38** Podmioty, o których mowa w art. 34-36, do dnia 31 stycznia każdego roku 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. | W myśl ustawy Prawo o ruchu drogowym, pojazd to środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane. Użyte w ustawie pojęcie "flota pojazdów" wymaga doprecyzowania tak, aby minimalny udział pojazdów elektrycznych i napędzanych CNG odnosił się do floty pojazdów samochodowych, tym bardziej, że pojazdy elektryczne i napędzane CNG zostały zdefiniowane w ustawie EPA jako pojazdy samochodowe. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 60 ust. 1 | Biuro Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin | Propozycja przesunięcia terminu osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, w gminach powyżej 100 000 mieszkańców, wskazanego w art. 60 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.  **Art. 60 ust 1**. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do **dnia 31 grudnia 2022 r**. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi: (…) | Wnioskowana zmiana terminu wynika z realnych możliwości realizacji procesu inwestycyjnego przez operatorów sieci dystrybucyjnych, o czym świadczą terminy wskazane w programach przyłączenia przekazanych na etapie  uzgadniania planów budowy ogólnodostępnych stacji ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Konieczność wybudowania określonej liczby punktów ładowania w danym terminie wynika z implementacji Dyrektywy Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Art. 64 ust. 1 | Biuro Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin | **Art. 64 ust. 1**. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwy ze względu na lokalizację ogólnodostępnej stacji ładowania wskazanej w planie, buduje taką stację o mocy ładowania nie mniejszej niż wskazana w planie.  2. Zmiana mocy ładowania nie wymaga zmiany planu. | Postęp technologiczny, zmiany cen oraz zmiany w prawie powodują, że możliwe jest, w tych samych kosztach, wybudowanie ładowarek o mocy większej niż moc zakładana rok wcześniej. Zwiększenie mocy ładowarek np. z 11 kW do 22 kW jest korzystne dla gminy i wybranego operatora ogólnodostępnych punktów ładowania. Procedura zmiany skonsultowanego społecznie, uzgodnionego z OSD, uchwalonego przez Radę Miasta i przekazanego do URE, planu jest długotrwała i niepotrzebna. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Propozycja dodania art. 39a do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | Proponuje się dodanie do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych art. 39a w brzmieniu:  Art. 39a   1. W szczególnie uzasadnionych przypadkach wójt, burmistrz albo prezydent miasta udzieli w drodze decyzji zezwolenia na wjazd do strefy czystego transportu pojazdu innego, niż wymieniony w art. 39 ust. 1 i 3 oraz art. 68i. 2. Zezwolenia udziela się na okres nie dłuższy niż 14 dni.   Decyzja o udzieleniu zezwolenia staje się wykonalna pod warunkiem uiszczenia opłaty, w wysokości określonej w uchwale, o której mowa w art. 40 ust. 1. | W związku z ograniczeniami obowiązującymi na obszarze strefy czystego transportu wskazane jest stworzenie mechanizmu przyznawania jednostkowych zwolnień dla pojazdów nieuprawnionych do wjazdu do strefy. Zwolnienia takie powinny być przyznawane wyłącznie w szczególnie uzasadnionych przypadkach, jednakże niewskazane jest tworzenie zamkniętego katalogu tych przypadków gdyż nie jest możliwe przewidzenie wszystkich sytuacji, które wymagać będą wjazdu na teren strefy. Jako przykład można wymienić m. in. zapewnienie wjazdu pojazdom wykorzystywanym przy pracach budowlanych lub wykorzystanie pojazdów zabytkowych na planie filmowym. Aby ograniczyć zjawisko składania nieuzasadnionych wniosków, proponuje się wprowadzenie opłaty za każdy dzień zezwolenia, której wysokość określi rada gminy w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu. Zezwolenie udzielane będzie w formie decyzji administracyjnej, której wykonalność uzależniona zostanie od uiszczenia opłaty. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | 1. W art. 40 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych należy wskazać wprost, że uchwała ustanawiająca strefę czystego transportu jest aktem prawa miejscowego. 2. W art. 40 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadzić należy ust. 1a o treści: „W gminach innych niż miasta na prawach powiatu projekt uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu na obszarze obejmującym drogi powiatowe, wojewódzkie i krajowe wymaga zaopiniowania przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach; niezajęcie stanowiska przez te organy w terminie 30 dni uznaje się za brak zastrzeżeń do projektu uchwały.”. 3. Proponuje się dodanie w ust. 2 pkt 4 w brzmieniu:   „4) wysokość opłaty pobieranej za jeden dzień obowiązywania zezwolenia, o którym mowa w art. 39a ust. 1, nie niższej niż 50 zł i nie wyższej inż. 100 zł. | 1. Zmiana podyktowana jest potrzebą rozwiązania wątpliwości interpretacyjnych. 2. Zmiana jest konsekwencją proponowanych wyżej zmian w art. 39 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która z jednej strony ma na celu prawidłowe wskazanie organów właściwych do zarządzania drogami i ruchem na drogach, a z drugiej umożliwienia tworzenia stref czystego transportu na obszarach obejmujących wszystkie rodzaje dróg, poza drogami ekspresowymi i autostradami. Podmioty zarządzające tymi drogami i ruchem na nich powinny mieć możliwość, w odpowiednim terminie, zaopiniowania projektów uchwał o ustanowieniu stref czystego transportu.   Konieczność wprowadzenia postulowanego przepisu jest konsekwencją wprowadzenia mechanizmu odpłatnych zezwoleń na wjazd do strefy czystego transportu. | **Uwaga częściowo uwzględniona.**  Wskazano wprost , że uchwała ustanawiająca strefę czystego transportu jest aktem prawa miejscowego.  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Art. 98 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | W przepisach wykonawczych do ustawy o kierujących pojazdami należy określić obowiązek nakładania punktów karnych na kierowców popełniających wykroczenie określone w art. 96c kodeksu wykroczeń. Jednocześnie należy określić ich liczbę. | Przepisy ustanawiające strefy czystego transportu nie będą skuteczne bez odpowiednich mechanizmów zabezpieczających ich przestrzeganie. Takim mechanizmem, poza typem czynu zabronionego w postaci art. 96c kodeksu wykroczeń, jest możliwość nakładania punktów karnych na kierowcę niestosującego się do ograniczeń w strefie czystego transportu. Punkty takie są istotne szczególnie w sytuacji zamożnych sprawców wykroczeń, gdyż stanowią główny instrument prewencji indywidualnej. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Propozycja w istotny sposób przekracza zakres projektu. |
|  | Art. 83b ust. 2 pkt 1 oraz 84 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym | Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold | 1. Należy dodać do art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. d o treści: „prawidłowości wydawania nalepek, o których mowa w art. 39 ust. 2a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych”.   Należy dodać w art. 84 ust. 3 pkt 3 o treści: „oznakowanie przez diagnostę pojazdu nalepką niezgodnie z art. 39 ust. 2a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych”. | 1. Diagnosta wydający i umieszczający na pojeździe nalepkę powinien być zobligowany do ustalenia czy pojazd spełnia wymagania wjazdu do strefy czystego transportu i oznaczyć go nalepką odpowiadającą kategorii pojazdu, zgodnie z art. 39 ust. 1 i art. 68i.   W związku z powyższym za zasadne należy uznać rozszerzenie kompetencji kontrolnych starosty nad stacjami diagnostycznymi w zakresie prawidłowości wydawania nalepek.  Jednocześnie należy wprowadzić sankcję dla osoby uprawnionej do wydawania nalepek umożliwiających wjazd do stref czystego transportu, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku naruszania przez diagnostów innych obowiązków. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt w zakresie stref czystego transportu uległ zmianie. |
|  | Uwagi poza zakresem | TAURON Nowe Technologie S.A. | Projekt zmiany ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw nie porusza najważniejszych kwestii, problemów zgłaszanych przez branże od kilku miesięcy, między innymi.:  - brak propozycji zmian w w/w projekcie do art. 3 ustęp 4, 10 Ustawy o Elektromobilności  - brak propozycji zmian w w/w projekcie do art. 9 10 Ustawy o Elektromobilności  - brak propozycji zmian w w/w projekcie do rozdziału 6 Ustawy Elektromobilności – wprowadzenie kar pieniężnych dla UDT za przekraczania ustawowego terminu odbioru stacji (30 dni)  - brak propozycji zmian w w/w projekcie do Ustaw podatkowych– organy podatkowe interpretują usługę ładowania jako sprzedaż towaru, a nie usługi |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak propozycji zapisu. |
|  | W art 60. ust. 1. obowiązującej Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | Energa S.A. | Zmieniony zapis w obowiązującej ustawie:  1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych ~~do dnia 31 marca 2021 r.~~ w terminach zgodnych z określonymi w programach przyłączania o których mowa w art. 62 ust. 11, jednak nie później niż do dnia 30 czerwca 2021 r., w ogólnodostępnych stacjach ładowania zlokalizowanych w gminach wynosi: | Z uwagi na problemy spowodowane epidemią COVID -19 oraz zmianami jakie wprowadzają samorządy w uchwalonych przez siebie Planach budowy ogólnodostępnych stacji ładowania wnioskujemy o 3 miesięczne przedłużenie terminu określonego w art. 60.1. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Konieczność wybudowania określonej liczby punktów ładowania w danym terminie wynika z implementacji Dyrektywy Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | W art.45. ust 1. w obowiązującej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dodaje się pkt 13 | Energa S.A. | Dodaje się zapis do obowiązującej Ustawy:  13) Gmina nie wybuduje ogólnodostępnej stacji ładowania w ilości wskazanej w art.60.1.F | By zrealizować całe zadanie niezbędny jest ogromny wysiłek nie tylko ze strony OSD ale również danej Gminy, to Gmina podejmuje Uchwały, zatwierdza plan, wydaje decyzje budowlane, stawki i opłaty za budowę infrastruktury, ustala wizualizację etc. W całym procesie inwestycyjnym jest bardzo wiele czynności zależnych od gminy. Jeżeli gminy nie utożsamią się z ideą zadania, które ma służyć mieszkańcom oraz przyczyniać się do rozwoju ich miast i gospodarki, a będą eskalować problemy i „grymasić”, zadanie nie będzie zrealizowane w terminie. Obserwujemy bardzo dużo kłopotów ze strony gminy z którymi OSD musi się mierzyć każdego dnia jednak w skrajnych sytuacjach OSD jest wręcz uzależniony od Gminy. Co zrobić w takich sytuacjach. Groźba kary dla Gminy za nie wykonanie zadania byłaby nie tylko symetryczna w stosunku do OSD ale pozwoliłaby rozwiązać wiele konfliktów ponieważ obydwie ze stron zmierzałyby w tym samym kierunku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Art.45. ust. 2 w obowiązującej ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych zmienia się zapis  pkt 7 | Energa S.A. | Zmieniony zapis w obowiązującej ustawie:  w pkt 7, 12 i 13 wynosi od ~~50 000~~ 5000 zł do ~~1 000 000~~ 500 000 zł; | By zrealizować całe zadanie niezbędny jest ogromny wysiłek nie tylko ze strony OSD ale również danej Gminy, to Gmina podejmuje Uchwały, zatwierdza plan, wydaje decyzje budowlane, stawki i opłaty za budowę infrastruktury, ustala wizualizację etc. W całym procesie inwestycyjnym jest bardzo wiele czynności zależnych od gminy. Jeżeli gminy nie utożsamią się z ideą zadania, które ma służyć mieszkańcom oraz przyczyniać się do rozwoju ich miast i gospodarki, a będą eskalować problemy i „grymasić”, zadanie nie będzie zrealizowane w terminie. Obserwujemy bardzo dużo kłopotów ze strony gminy z którymi OSD musi się mierzyć każdego dnia jednak w skrajnych sytuacjach OSD jest wręcz uzależniony od Gminy. Co zrobić w takich sytuacjach. Groźba kary dla Gminy za nie wykonanie zadania byłaby nie tylko symetryczna w stosunku do OSD ale pozwoliłaby rozwiązać wiele konfliktów ponieważ obydwie ze stron zmierzałyby w tym samym kierunku. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Zmiana  Art. 2 p. 18 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (dalej: „**Ustawa**”) | Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności | 18) punkt ładowania o małej mocy - punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych; | Należy dokonać nowego podziału punktów ładowania ze względu na ich moc. W związku z wprowadzeniem punktów o „*średniej*” mocy oraz zdefiniowaniem punktu o realnie dużej mocy, w art. 2 p.18 ustawy należy zmienić wyraz „*normalnej*” na „*małej*”, celem ujednolicenia nazewnictwa. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Pojęcia użyte w projekcie są zgodne z dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Dodany  Art. 2 p.18a Ustawy | Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności | 18a) punkt ładowania o średniej mocy- punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW i mniejszej lub równej 100 kW | Wprowadzenie do Ustawy pojęcia „*punktu ładowania o średniej mocy”* jest niezbędne dla rozwoju punktów ładowania o wyższej mocy, niż dotychczas zdefiniowana. Punkty ładowania o średniej mocy, będące punktami pośrednimi pomiędzy punktami o małej i dużej mocy, wspomogą rozwój infrastruktury w miejscach, gdzie zapewnienie punktów ładowania o dużej mocy będzie niemożliwe lub utrudnione. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Pojęcia użyte w projekcie są zgodne z dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Zmiana  Art. 2 p.19 Ustawy | Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności | 19) punkt ładowania o dużej mocy - punkt ładowania o mocy większej niż 100 kW | Ustawa powinna promować punkty ładowania o mocy powyżej 100 kW oraz nakładać obowiązki związane z rozwojem takiej infrastruktury. Zdefiniowanie na nowo punktu ładowania o dużej mocy wpłynie pozytywnie na rozwój realnej elektromobilności. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Pojęcia użyte w projekcie są zgodne z dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Zmiana  Art. 2 p.27 Ustawy | Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności | 27)stacja ładowania:  a)urządzenie budowlane obejmujące więcej niż jeden punkt ładowania o małej, średniej lub dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub  b)wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym więcej niż jednym punktem ładowania o małej, średniej lub dużej mocy  – wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego; | Aktualne tempo rozwoju elektromobilności u największych podmiotów zajmujących się budową infrastruktury ładowania, wykształciło rynkową praktykę budowania stacji ładowania składających się z więcej niż jednego punktu ładowania. Zauważono potrzebę koncentracji punktów ładowania, kosztem jej rozproszenia. Dzięki temu powstające stacje ładowania tworzą bardziej scentralizowany system, który jest entuzjastycznie przyjmowany przez użytkowników pojazdów elektrycznych.  Obecnie stacje ładowania z jednym punktem ładowania uruchamiane są przez mniejsze podmioty i nie ma uzasadnionej potrzebny obejmowania ich szczegółowymi regulacjami związanymi ze stacjami ładowania, w tym badaniami przeprowadzanymi przez UDT. W ocenie Izby Ustawa powinna w głównej mierze skupiać się na scentralizowanej infrastrukturze ładowania. Przyjęcie, że stacja ładowania obejmuje więcej niż jeden punkt ładowania, spowoduje, że infrastruktura obejmująca jeden punkt ładowania z pozostałymi cechami stacji ładowania, nie będzie już przedmiotem badań przeprowadzanych przez UDT, bowiem taka aparatura nie będzie już stacją ładowania w myśl nowych zapisów ustawy.  Zwolnienie z obowiązku przeprowadzania badań UDT względem infrastruktury z jednym punktem ładowania wpłynie pozytywnie na skrócenie terminów odbiorów UDT pozostałej, wielopunktowej infrastruktury, która w ocenie Izby będzie miała charakter dominujący. | W odniesieniu do definicji stacji ładowania **uwaga kierunkowo uwzględniona.**  W zakresie kontroli **uwaga nieuwzględniona.**  Kontroli UDT podlegać musza wszystkie stacje z uwagi na kwestie bezpieczeństwa użytkowania |
|  | Zmiana  Art. 60 ust. 1 Ustawy | Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności | 1.Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2021 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi:  1) 1000 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 600 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;  2) 210 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 300 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 200 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 500 pojazdów samochodowych;  3) 100 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 95 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych;  4) 60 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych. | Zdefiniowanie na nowo poszczególnych punktów ze względu na ich moc powinno znaleźć odzwierciedlenie w realizacji obowiązków jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przyczyniania się do rozwoju elektromobilności. W związku z propozycją wprowadzenia art. 60 ust 1a, Izba widzi zasadność wydłużenia ram czasowych, jakie zostały przewidziane dla samorządów na osiągnięcie konkretnej liczby określonych punktów ładowania do 31 grudnia 2021 r. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Konieczność wybudowania określonej liczby punktów ładowania wynika z implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Dodany  Art. 60 ust. 1a Ustawy | Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności | Co najmniej 50 % punktów ładowania, o których mowa w ust. 1, zainstalowanych po dniu 31 marca 2021 r., powinno stanowić punkty ładowania o dużej mocy. | Wprowadzenie obowiązku zapewnienia przez gminy punktów ładowania o realnie dużej mocy będzie miało wyraźne przełożenie na rozwój infrastruktury ładowania. Wydajna infrastruktura będzie odpowiedzią na potrzeby rynku i tempa rozwoju branży opartej na elektromobilności. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Mechanizm interwencyjny określony w ustawie ma się skończyć do 31 marca 2021 r. Brak jest uzasadnienia dla zmiany przepisów w tym zakresie w tym momencie. |
|  |  | Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi | Dodanie dwóch nowych postanowień w treści ustawy nowelizującej:  I. Dodanie do art. 9 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu  w brzmieniu:  *„4) w art. 20 w ust. 3 w pkt 1) dodaje się lit. e w brzmieniu:*  *e) na obszarze strefy czystego transportu, niezależnie od statusu drogi publicznej, - 70 km/h”.*  II. Dodanie art. 11a w brzmieniu:  *„11a. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.) art. 96c otrzymuje następujące brzmienie:*  *„Art. 96c. Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 2000 złotych.”*. | Dla zapewnienia wysokiej skuteczności rozwiązań, proponuje się wprowadzenie podwyższenie maksymalnej wysokości opłaty administracyjnej (grzywny) za wjazd przez pojazd nieuprawniony  z obecnych 500 do 2000 zł .  Z uwagi na zależność poziomu emisji zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych od prędkości z jaką poruszają się po drogach, w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na zdrowie człowieka  i środowisko proponujemy także wprowadzenie ograniczenia prędkości do 70km/h na odcinkach autostrad oraz dróg ekspresowych, przebiegających przez strefę czystego transportu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Kwestie dotyczące dopuszczalnej prędkości oraz kar za ich przekroczenie regulowane są w odrębnych przepisach. |
|  |  | Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi | Propozycja dodania nowych dwóch postanowień:  I. Dodanie do art. 1 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu  w brzmieniu:  „2a) w art. 3 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  „*2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania, z wyłączeniem stacji wyposażonych jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy;”*.  II. Dodanie do art. 1 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu  w brzmieniu:  „6a) w art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  *„1. Stacje ładowania wyposażone co najmniej w jeden punkt ładowania  o dużej mocy oraz punkty ładowania  o dużej mocy, w tym stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego,  w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.”.*  Oraz powiązana z przedstawionymi powyżej propozycjami modyfikacja przedstawionych w projekcie ustawy nowelizującej postanowień nowego art. 29f ustawy nowelizowanej w art. 1 ustawy nowelizującej:  - w art. 1 pkt 8 w zakresie art. 29f powinien przyjąć następujące brzmienie:  *„Art. 29f. 1. Prezes UDT kontroluje spełnianie wymagań technicznych stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru określonych odpowiednio w przepisach wydanych na podstawie art. 16, art. 17, art. 29 ust. 1 lub art. 29d,  w szczególności w przypadku:*  *1) powzięcia informacji  o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru;*  *2) niespełnienia obowiązku,  o który mowa w art. 42 ust. 2b.”.* | Brak jest racjonalnego uzasadnienia dla objęcia obowiązkiem badań technicznych wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania, zwłaszcza stacji wyposażonych jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy. Takie rozwiązanie nie jest spotykane  w prawodawstwie państw europejskich i powoduje dodatkowe obciążenie administracyjne, wydłużające czas realizacji inwestycji oraz finansowe. Dlatego proponuje się, aby z tego obowiązku wyłączyć ogólnodostępne stacje ładowania wyposażone jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy, pozostawiając obowiązek zgłoszenia takiej stacji do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Konsekwentnie, stacje i punkty o normalnej mocy powinny zostać wyłączone z kontroli określonych w art. 29f projektu nowelizacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Badanie stacji ogólnodostępnych jest konieczne z uwagi na bezpieczeństwo osób je użytkujących. |
|  | Uwaga do Art. 45 ust. 1 UoE | innogy Stoen Operator | W trakcie opracowywania ustawy  o elektromobilności zakładano, że obowiązek budowy przez OSD stacji ładowania (o którym mowa w art. 64 ust. 1), będzie obejmował niewielką ilość tych stacji, w celu osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania wskazanych w art. 60 ust. 1. Niestety po wykonaniu raportów, o których mowa w art. 61, okazało się, że do wybudowania przez OSD pozostało ponad 50% wymaganych punktów ładowania – łącznie ponad 3150 punktów.  Czas jaki pozostawiono OSD na wybudowanie brakujących punktów ładowania jest bardzo krótki, gdyż prace nad budową miały rozpocząć się po zatwierdzeniu przez Radę gminy planu budowy stacji ładowania – plany te w części gmin nie były zatwierdzone jeszcze w listopadzie br.  Sytuacja ta pogorszyła się jeszcze bardziej w związku z pandemią COVID-19.  Pomimo tego, że OSD dużo wcześniej przed zatwierdzeniem ww. planów budowy stacji, podjęły działania nad wybudowaniem brakujących punktów ładowania, nie mają jednak fizycznej możliwości na wybudowanie brakujących punktów ładowania  w terminie do 31.03.2021r. m.in.  z powodu konieczności przeprowadzenia przetargów zgodnie  z PZP na zakup urządzeń stacji i ich zamontowanie, uzyskanie niezbędnych zgód i zezwoleń na wybudowanie stacji ładowania itp. W związku z tym uważamy, że OSD z tego tytułu nie powinni podlegać karom, gdyż podjęli wszelkie możliwe działania, aby brakuje stacje ładowania zostały wybudowane w możliwie jak najkrótszym terminie. Stąd też wnioskujemy o nadanie następującego brzmienia art. 45 ust. 1 pkt 12):  „*art. 45 ust. 1 pkt 12) nie rozpoczął przed dniem 31 marca 2021 r. procesu inwestycyjnego związanego z budową ogólnodostępnych stacji ładowania zgodnie z art. 64 ust. 1.”*  oraz dodanie po pkt. 12) następującego zdania:  „*Nie wszczyna się postępowania  w sprawie nałożenia kary pieniężnej na podstawie art. 45 ust. 1 pkt 12),  a wszczęte postępowanie umarza się, jeśli operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego rozpoczął proces inwestycyjny budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na podstawie programu, o którym mowa w art. 62 ust. 11, przed dniem 31 marca 2021 r.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Uwaga do Art. 60 ust. 1 UoE | innogy Stoen Operator | W związku z ograniczeniami związanymi ze stanem epidemicznym oraz stanem epidemii, nastąpiło znaczące wydłużenie terminów przygotowania przez gminy zarówno raportu nt. punktów ładowania na terenie gminy oraz planu budowy stacji ładowania. Do dnia dzisiejszego część  z gmin nadal nie ma uchwalonych tych dokumentów. Ponadto ilość punktów ładowania, które zostały do wybudowania przez OSD, jest wielokrotnie większa od tej jakie były przewidywane w momencie powstawania ustawy  o elektromobilności – jak wynika  z raportów gmin w chwili obecnej do wybudowania przez OSD pozostało ponad 3150 punktów ładowania.  W związku z tym wnosimy o zmianę zapisów art. 60 ust. 1 ustawy  o elektromobilności i paliwach alternatywnych, poprzez nadanie mu brzmienia:  *„art. 60 ust. 1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych  w terminach zgodnych z określonymi  w programach przyłączania, o których mowa w art. 62 ust. 11, jednak nie później niż do dnia 31 grudnia 2022r.,  w ogólnodostępnych stacjach ładowania zlokalizowanych w gminach wynosi:”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Konieczność wybudowania określonej liczby punktów ładowania wynika z implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Uwaga do Art. 64 UoE | innogy Stoen Operator | Zgodnie z zapisami ustawy  o elektromobilności wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, a OSD na podstawie projektu tego planu opracowuje program przyłączania do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu. Proponujemy w art. 64 Ustawy doprecyzować do czego ma służyć program opracowany przez OSD,  a także doprecyzować zakres faktycznych prac będących w zakresie działań OSD.  W ust. 2 tego artykułu proponujemy doprecyzować, że koszty wszystkich prac poniesionych przez OSD tj. związanych z budową i przyłączeniem stacji do sieci OSD, są kosztami uzasadnionymi. W związku z tym proponujemy nadanie następującego brzmienia art. 64:  *„Art. 64 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwy ze względu na lokalizację ogólnodostępnej stacji ładowania wskazanej w planie, buduje i przyłącza do sieci elektroenergetycznej taką stację, zgodnie z opracowanym programem przyłączania, o którym mowa w art. 62. ust. 11.*  *2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty związane z realizacją zadań, o których mowa  w ust. 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Uwaga do Art. 60 UoE | innogy Stoen Operator | W związku z nałożonym na OSD obowiązkiem budowy punktów ładowania, proponujemy wprowadzenie przelicznika dotyczącego budowy punktów ładowania dużej mocy zamiast normalnej mocy. Punkty dużej mocy zlokalizowane w określonych miejscach dają większą rotację i wykorzystanie potencjału stacji ładowania.  W związku z powyższym w art. 60 proponujemy dodanie ust. 4 o treści:  *„4. Jeżeli operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego o którym mowa w art. 64 ust. 1, będzie budował punkty ładowania o dużej mocy, zamiast punktów ładowania normalnej mocy,  o których mowa w ust. 1, to należy zastosować następujący przelicznik: jeden punkt ładowania o dużej mocy odpowiada 5 punktom ładowania normalnej mocy.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Uwaga do Art. 65 UoE | innogy Stoen Operator | W naszej opinii rok operatorstwa pełnionego przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, wyznaczonego zgodnie z art. 65., powinien być uregulowany w zakresie czasowym wiązanym z konkretnym wydarzeniem aby uniknąć problemów interpretacyjnych oraz zróżnicowania tego okresu dla poszczególnych stacji budowanych na ternie danej gminy.  W związku z powyższym w art. 65. proponujemy dodanie do ust 3:  „3. *Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który wybudował ogólnodostępną stację ładowania, w terminie roku od dnia objęcia funkcji operatora tej stacji przez przedsiębiorstwo energetyczne wyznaczone zgodnie z ust. 2, przeprowadza postępowanie w celu wyłonienia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania prowadzącego działalność w zakresie wskazanym  w ust. 1. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi stosuje się odpowiednio. Rok objęcia funkcji operatora ogólnodostępnych stacji ładowania przez przedsiębiorstwo energetyczne wyznaczone zgodnie  z ust. 2 liczony jest od przekazania przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ostatniej wybudowanej stacji ładowania na ternie danej gminy.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Uwaga do Art. 35 ust. 1 UoE | Miasto Poznań | JEST:  „1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin  i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów.”  PROPOZYCJA:  „1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin  i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów **samochodowych**  w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej **20%** liczby użytkowanych pojazdów **samochodowych”** | **Zmiana udziału procentowego** uwarunkowana jest złą sytuacją finansową, która nastąpiła z powodu pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2, a w związku z tym – prawdopodobnym kryzysem, który nastąpi w najbliższych latach i wpływać będzie na finanse publiczne.  **Zastąpienie sformułowania „pojazdy” na „pojazdy samochodowe”** ma na celu doprecyzowanie przepisów  i uniknięcie interpretacji, w świetle której do floty urzędu należałoby również zaliczać np. rowery (rozumiane wg art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym jako „pojazdy”) i tym samym wymieniać je na pojazdy samochodowe elektryczne lub napędzane gazem ziemnym. Byłoby to całkowitym zaprzeczeniem idei ekologii (zwiększanie liczby pojazdów samochodowych na rzecz likwidacji rowerów). | **Uwaga** w zakresie zmniejszenia udziału **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r.  **Uwaga** w zakresie zmiany terminologii **uwzględniona**. |
|  | Uwaga do Art. 35 ust. 2 pkt 1) UoE | Miasto Poznań | JEST:  1) wykonuje zadania publiczne określone w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U.  z 2019 r. poz. 511, 1571 i 1815) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U.  z 2019 r. poz. 512, 1571 i 1815),  z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym  PROPOZYCJA:  1) wykonuje zadania publiczne określone w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U.  z 2019 r. poz. 511, 1571 i 1815) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U.  z 2019 r. poz. 512, 1571 i 1815),  z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, przy wykorzystaniu co najmniej **20%** pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym | **Zmiana udziału procentowego uwarunkowana** jest złą sytuacją finansową, która nastąpiła z powodu pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2, a w związku z tym – prawdopodobnym kryzysem, który nastąpi w najbliższych latach i wpływać będzie na finanse publiczne. | **Uwaga** w zakresie zmniejszenia udziału **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | Uwaga do Art. 35 ust. 2 pkt 2) UoE | Miasto Poznań | JEST:  2) zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w pkt 1,  z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym  PROPOZYCJA  2) zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w pkt 1,  z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej **20%** floty pojazdów **samochodowych** użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym | **Zmiana udziału procentowego** uwarunkowana jest złą sytuacją finansową, która nastąpiła z powodu pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2, a w związku z tym – prawdopodobnym kryzysem, który nastąpi w najbliższych latach i wpływać będzie na finanse publiczne.  **Zastąpienie sformułowania „pojazdy” na „pojazdy samochodowe”** ma na celu doprecyzowanie przepisów  i uniknięcie interpretacji, w świetle której np. Wykonawca, który posiada w swojej flocie i wykorzystuje przy realizacji danego zadania publicznego TYLKO 5 rowerów (rozumianych wg art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym jako „pojazdy”) musiałby wymienić jeden  z nich na pojazd samochodowy elektryczny lub napędzany gazem ziemnym. Byłoby to całkowitym zaprzeczeniem idei ekologii (zwiększanie liczby pojazdów samochodowych na rzecz likwidacji rowerów). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r.  Uwaga w zakresie zmiany terminologii uwzględniona. |
|  | Uwaga do Art. 35 ust. 2 UoE | Miasto Poznań | PROPONUJE SIĘ DODANIE PKT 3 W ART. 35 UST. 2:  **3) powierza, w drodze odrębnej uchwały organu stanowiącego, realizację zadań publicznych spółce prawa handlowego, w stosunku do której jednostka samorządu terytorialnego zobowiązuje się do zapłaty rekompensaty z budżetu tej jednostki samorządu terytorialnego  z tytułu realizacji tego zadania,  z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, o ile co najmniej 20% pojazdów samochodowych użytkowanych przez tę spółkę, przy wykonywaniu tego zadania, stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.** | Uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych i wprowadzenie uregulowań jednoznacznie odnoszących się do dopuszczalnych form realizacji zadań publicznych (własnych). | **Uwaga kierunkowo uwzględniona.**  Z uwagi na konieczność wymiany floty w celu realizacji ograniczenia emisji pochodzących z transportu uwaga w zakresie obniżenia udziału nieuwzględniona. |
|  |  | Miasto Poznań | PROPONUJE SIĘ DODANIE USTĘPU 4  W ART. 35:  **4) Stosowanie, przy zlecaniu wykonania zadania publicznego  w stosunku do wykonawcy, wymagań wynikających z przepisów ustawy nie stanowi naruszenia przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych.** | Potwierdzenie, że stosowanie wymagań wynikających z przepisów Ustawy w postępowaniach prowadzonych na podstawie przepisów ustawy prawo zamówień publicznych  w odniesieniu do wykonawcy nie stanowi naruszenia przepisów ustawy prawo zamówień publicznych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Nie ma podstaw do twierdzenie że stosowanie przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych może powodować naruszenie przepisów Prawo zamówień publicznych. |
|  |  | Miasto Poznań | PROPONUJE SIĘ DODANIE ART. 35A:  **Art. 35a. Przy przeliczaniu udziałów pojazdów, o których mowa w art. 34, 35, 36, 68, 68a i 68g, stosuje się zasady zaokrąglania w ten sposób, że wskaźnik poniżej 0,5 zaokrągla się  w dół, a wskaźnik 0,5 i powyżej w górę.** | Uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych, co do sposobu realizacji ustawy w zakresie przeliczania liczby wymaganych pojazdów. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  |  | Miasto Poznań | PROPONUJE SIĘ DODANIE USTĘPU 3  W ART. 36:  **Art. 36 ust. 3**  **Przepisu art. 36 ust. 1 nie stosuje się  w odniesieniu do podmiotu realizującego usługę, w ramach której dochodzi do wykonania zadania własnego gminy, której liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, powierzonego w ramach porozumienia międzygminnego, zaś usługa wykonywana na terenie jednostki samorządu terytorialnego powyżej 50 000 nie służy  w przeważającej części jej mieszkańcom.** | Zmiana zapisu ma na celu umożliwienie zawarcia umowy bez wymaganego udziału autobusów zeroemisyjnych,  z podmiotem, który w większości świadczy usługi poza obszarem JST  o której mowa w art. 36. Są to linie komunikacyjne obsługujące gminę poniżej 50 000 mieszkańców  i dowożące mieszkańców tej gminy do węzłów przesiadkowych (np. pętli tramwajowych) na terenie JST o której mowa w art. 36.  Flota pojazdów podmiotu, któremu została zlecona usługa w zdecydowanej większości użytkowana jest poza obszarem JST o której mowa w art. 36  i nie służy w przeważającej części jej mieszkańcom. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Proponowane brzmienie  1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493 oraz z 2020 r. poz. 400 i 462) podmiotom, które łącznie zapewnią udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszący co najmniej 30%. |
|  | Uwaga do Art. 68 ust. 2 UoE | Miasto Poznań | JEST:  2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2022 r., wynosił co najmniej 10%.  PROPOZYCJA:  2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów **samochodowych**, od dnia **1 stycznia 2023 r.,** wynosił co najmniej 10%. | **Zmiana terminu** uwarunkowana jest złą sytuacją finansową, która nastąpiła z powodu pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2, a w związku z tym – brakiem posiadania niezbędnych środków potrzebnych na nabycie  w 2021 roku pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym. Przeniesienie obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2 na rok 2023 pozwoliłoby również na spokojny zakup pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym  w ramach konkursów o dofinansowanie, które NFOŚiGW planuje przeprowadzić również dla samorządów.  **Zastąpienie sformułowania „pojazdy” na „pojazdy samochodowe”** zostało szerzej wyjaśnione w ramach uwagi nr 1 i 3 | **Uwaga** w zakresie zmiany terminu **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | Uwaga do Art. 68 ust. 3 – zdanie pierwsze UoE | Miasto Poznań | JEST:  3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych,  o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.  PROPOZYCJA:  3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia **1 stycznia 2023 r.,** wykonuje, zleca wykonywanie zadań publicznych **lub powierza realizację zadań publicznych**, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów **samochodowych** użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10% | **Zmiana terminu** uwarunkowana jest złą sytuacją finansową, która nastąpiła z powodu pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2, a w związku z tym – brakiem posiadania niezbędnych środków potrzebnych na nabycie  w 2021 roku pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym. Przeniesienie obowiązków wynikających z art. 68 ust. 3 na rok 2023 pozwoliłoby również na spokojny zakup pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym  w ramach konkursów o dofinansowanie, które NFOŚiGW planuje przeprowadzić również dla samorządów.  **Wprowadzenie powierzania realizacji zadań publicznych** jest konsekwencją zmian zaproponowanych w ww. pkt 4 dot. korekty art. 35 ust. 2  **Zastąpienie sformułowania „pojazdy” na „pojazdy samochodowe”** zostało szerzej wyjaśnione w ramach uwagi nr 1 i 3 | **Uwaga** w zakresie zmiany terminu **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r.  **Uwaga** dotycząca powierzania realizacji **uwzględniona**.  **Uwaga** w zakresie terminologii **uwzględniona**. |
|  | Uwaga do Art. 68a ust. 1 | Miasto Poznań | JEST:  3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r.  w sprawie wymagań technicznych  w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200  z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.[[7]](#footnote-7)4)), […]  PROPOZYCJA  3) udział autobusów, z wyłączeniem pojazdów **innych niż** klasy I i klasy A,  o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200  z 31.07.2009 r., str. 1, z późn. zm.[[8]](#footnote-8)4)), […] | Zgodnie z artykułem 3 pkt 2 lit. b Dyrektywy Parlamentu Europejskiego  i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej: 2. „Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:  b) pojazdów kategorii M3 innych niż pojazdy klasy I i klasy A zdefiniowane  w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009. | **Uwaga uwzględniona.**  Zapis został przeredagowany. |
|  | Uwaga do Art. 68a ust. 2, Art. 68b pkt 2) i 3) lit. a, Art. 68d | Miasto Poznań | WĄTPLIWOŚCI INTERPRETACYJNE:  Art. 68a ust. 2  Minimalne udziały pojazdów  w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego  w okresach: od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.  Art. 68b. Przepisy art. 68a stosuje się do zamówień:  2) których przedmiotem są usługi  w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości nieprzekraczającej wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315  z 3.12.2007 r., str. 1 i Dz. Urz. UE L 240 z 16.9.2015 r., str. 65);  3) których przedmiotem są usługi oznaczone następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz. Urz. UE L 340 z 16.12.2002 r., str. 1, z późn. zm.[[9]](#footnote-9)5)):  a) w zakresie publicznego transportu drogowego, o kodzie CPV 60112000-6,  Art. 68d  W przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b pkt 2 i 3, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową. | Zachodzi wątpliwość w sposobie liczenia minimalnych udziałów pojazdów o których mowa w art. 68 ust. 1. Czy powinny być one liczone łącznie, dla wszystkich umów zawieranych  w okresach od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. (art. 68a ust. 2) czy dla każdej umowy osobno (art. 68d)? | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak propozycji zapisu do rozważenia.  Udziały dotyczą zamówień łącznie z danego okresu, a nie każdego zamówienia osobno. |
|  | Uwaga do Art. 68a ust. 2 oraz Art. 68d | Miasto Poznań | WĄTPLIWOŚCI INTERPRETACYJNE:  art. 68a ust. 2  „Minimalne udziały pojazdów  w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej: „minimalnymi udziałami", dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego  w okresach: od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.”  art. 68d  „W przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b pkt 2 i 3, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową” | Czy minimalne udziały (określone w art. 68a ust. 1) należy spełniać łącznie  w okresie od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r., z podziałem na kategorię pojazdów? | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak propozycji zapisu do rozważenia.  Udziały dotyczą zamówień łącznie z danego okresu, a nie każdego zamówienia osobno. |
|  |  | Miasto Poznań | PROPONUJE SIĘ DODANIE USTĘPU 2  W ART. 68B:  **„2. Przepisów art. 68a nie stosuje się do zamówień, których wartość nie przekracza kwoty 130 000 złotych.”** | W mieście występują przypadki, gdy np. dana szkoła zleca usługę oznaczoną kodem CPV 60140000-1 (np. dowożenie uczniów niepełnosprawnych) firmie, która posiada w swojej flocie i wykorzystuje do realizacji takiego zadania tylko jednego busa kat. M2. W ten sposób (przy pierwotnym brzmieniu przepisów art. 68a, 68b i 68g) bus ten do końca 2025 roku musiałby być hybrydowy lub napędzany gazem ziemnym, a po 2025 roku tylko elektryczny lub napędzany wodorem, co niestety wykluczyłoby mikro i małych przedsiębiorstw  z możliwości udzielania im takiego zamówienia publicznego. Stąd proponujemy zastosowanie identycznego wyłączenia, jakie zastosowano już w ramach art. 35 ust. 3, którego wprowadzenie w 2019 roku było poparte następującą argumentacją (za uzasadnieniem do projektu ustawy o zmianie ustawy  o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw - Druk nr 3626):  *„Ta sama reguła winna być zastosowana (przy tym samym ustawowym progu) dla drobniejszych zadań, masowo wykonywanych przez drobnych wykonawców**[…].* ***Takie rozwiązanie nie wyeliminuje szerokiej rzeszy przedsiębiorców, posiadających jeden lub kilka pojazdów, wykonujących niewielkie zlecenia na rzecz samorządów terytorialnych.*** *Reguła współmierności regulacji  z istotnością materii regulowanej, winna pozwalać na proponowaną zmianę regulacji.”* | **Uwaga nieuwzględniona.**  Cele wskazane w art. 68a mają być zrealizowane przez zamawiających, zdefiniowanych w art. 2 lit. h pkt 31, tj. zamawiających publicznych i zamawiających sektorowych, w rozumieniu art. 4 i art. 5 ustawy Prawo zamówień publicznych.  Przepisy dyrektywy 2019/1161, implementowane poprzez przedmiotowy projekt ustawy, nakładają obowiązek ustanowienia minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami - czyli odnoszą się do odnowy parku pojazdów. |
|  | Uwaga do Art. 76 ust. 2 UoE | Miasto Poznań | JEST:  2. Umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych,  o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1,  z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2021 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym  w art. 68 ust. 3.  PROPOZYCJA:  2. Umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego **przed dniem 1 stycznia 2023 r.** na wykonywanie zadań publicznych, o których mowa  w art. 35 ust. 2 pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego,  **z zachowaniem przepisów ustawy  z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych,** **wygasają  z upływem terminu na jaki zostały zawarte, niezależnie do tego czy zapewniają wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 68 ust. 3.** | Zapewnienie ciągłości świadczenia usług w związku z umowami zawartymi przez jednostki samorządu terytorialnego przed dniem 1 stycznia 2023 r. czyli w okresie, w którym występować będą skutki pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Termin został przesunięty o rok. |
|  | Dodanie nowego punktu | Młodzieżowa Rada Klimatyczna | Od 2023 obowiązkowe 2 godziny jazdy samochodem o napędzie elektrycznym podczas kursu na prawo jazdy  w kategoriach B, jeżeli kurs realizowany jest samochodem o napędzie spalinowym. | Jazda samochodem elektrycznym ze względu na rodzaj silnika różni się znacząco od jazy samochodem spalinowym (dynamika jazdy oraz obsługa samochodu). Z tego względu każdy uczestnik kursu na prawo jazdy powinien mieć możliwość zapoznania się z poprawną obsługą samochodu elektrycznego. Tego typu szansa w znaczącym stopniu wpłynie na rozwój świadomości na temat samochodów elektrycznych oraz poprawi bezpieczeństwo przyszłych użytkowników aut tego typu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Kwestie kursów na prawo jazdy regulowane są w innych przepisach. |
|  | Dodanie art. 1 pkt 7a) | **PGNiG S.A.** | Dodanie art. 1 pkt 7a Projektu  w następującym brzmieniu:  „*Art. 21 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:*  *"**1) buduje stację gazu ziemnego zgodnie z programem, o którym mowa w art. 20, w tym punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)* ***lub punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);***". | Zgodnie z art. 21 Ustawy do kosztów uzasadnionych operatora systemu dystrybucyjnego (dalej: **OSD**) zaliczane są koszty związane z budową, naprawą i modernizacją stacji tankowania CNG. Należy zwrócić uwagę na konieczność jednoczesnego rozwoju zarówno stacji tankowania CNG, jak i LNG. Z tego względu zasadne jest uwzględnienie  w ramach kosztów uzasadnionych OSD także kosztów związanych z budową, naprawą i modernizacją stacji tankowania LNG, zwłaszcza gdy stacje takie będą budowane w ramach programu budowy stacji gazu ziemnego (dalej: **Program**). Warto zauważyć, że ze względu na brak gazu sieciowego wysokometanowego w niektórych obszarach kraju, w tym przykładowo  w gminach Koszalin i Zielona Góra, OSD wybuduje stacje LNG oraz CNG. Dotychczas w Programie przedstawionym przez Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o. uwzględniano jedynie stacje tankowania CNG w wyżej wymienionych miejscowościach. Jednakże mając na uwadze rozwijający się rynek paliw alternatywnych  w Polsce, istnieje zasadność budowy na obszarach z deficytem źródeł gazu sieciowego, zawierającego paliwo wysokometanowe, stacji z możliwością tankowania LNG (stacje LCNG). Takie rozwiązanie znajduje techniczne  i ekonomiczne uzasadnienie, a zarazem wpisuje się w obowiązki OSD. Z uwagi na zasadność tego rodzaju inwestycji należy rozważyć wprowadzenie proponowanego rozwiązania polegającego na zakwalifikowaniu kosztów związanych z budową, naprawą i modernizacją stacji tankowania LNG oraz punktów tankowania LNG na stacjach LCNG jako kosztów uzasadnionych OSD. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Dodanie w Art. 8 pkt 3) | **PGNiG S.A.** | Dodanie w art. 8 Projektu pkt. 3  w następującym brzmieniu:  „**3) art. 45 ust. 1 pkt 2a otrzymuje brzmienie:**  **„2a. *Pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw energetycznych  w zakresie budowy i przyłączania infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i powiązanych z nią instalacji magazynowania energii, oraz budowy i przyłączania stacji gazu ziemnego, o których mowa w art. 21 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6%****;* | Należy zwrócić uwagę, że przepisy dotyczące uwzględnienia kosztów uzasadnionych i zwrotu z kapitału dla stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji CNG/LCNG powinny być analogiczne w Ustawie oraz ustawie Prawo energetyczne[[10]](#footnote-10). Obecnie przepisy prawa energetycznego nie precyzują czy  w kalkulacji taryfy dla dystrybucji paliw gazowych może być uwzględniony zwrot z kapitału zainwestowanego przez OSD w budowę stacji gazu ziemnego oraz jaki powinien być minimalny poziom tego zwrotu. Wprowadzenie proponowanej zmiany usunęło istniejące wątpliwości oraz zapewniłoby spójność rozwiązań zawarty w obu ww. ustawach. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W przypadku stacji gazu ziemnego ustawa o elektromobilności zapewnia możliwość zaliczenia do kosztów uzasadnionych operatora systemu dystrybucyjnego gazowego  kosztów związanych z budową, naprawą i modernizacją stacji tankowania CNG. Po uwzględnieniu uwagi nr 1 PGNIG do tych kosztów będzie można zaliczyć także koszty związane z budową, naprawą i modernizacją stacji tankowania LNG. Nie ma przesłanek aby dodatkowo zmieniać art. 35 Prawa energetycznego i w kalkulacji taryfy dla dystrybucji paliw gazowych wprowadzać możliwość uwzględnienia zwrotu z kapitału zainwestowanego przez OSD w budowę stacji gazu ziemnego. |
|  | Art. 45. Ust. 1 ustawy o elektromobilności | PTPiREE | W trakcie opracowywania ustawy o elektromobilności zakładano, że obowiązek budowy przez OSD stacji ładowania (o którym mowa w art. 64 ust. 1), będzie obejmował niewielką ilość tych stacji, w celu osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania wskazanych w art. 60 ust. 1. Niestety po wykonaniu raportów, o których mowa w art. 61, okazało się, że do wybudowania przez OSD pozostało ponad 50% wymaganych punktów ładowania – łącznie ponad 3150 punktów.  Czas jaki pozostawiono OSD na wybudowanie brakujących punktów ładowania jest bardzo krótki, gdyż prace nad budową miały rozpocząć się po zatwierdzeniu przez Radę gminy planu budowy stacji ładowania – plany te w części gmin nie były zatwierdzone jeszcze w listopadzie br.  Sytuacja ta pogorszyła się jeszcze bardziej w związku z pandemią COVID-19.  Pomimo tego, że OSD dużo wcześniej przed zatwierdzeniem ww. planów budowy stacji, podjęły działania nad wybudowaniem brakujących punktów ładowania, nie mają jednak fizycznej możliwości na wybudowanie brakujących punktów ładowania w terminie do 31.03.2021r. m.in. z powodu konieczności przeprowadzenia przetargów zgodnie z PZP na zakup urządzeń stacji i ich zamontowanie, uzyskanie niezbędnych zgód i zezwoleń na wybudowanie stacji ładowania itp. W związku z tym uważamy, że OSD z tego tytułu nie powinni podlegać karom, gdyż podjęli wszelkie możliwe działania, aby brakuje stacje ładowania zostały wybudowane w możliwie jak najkrótszym terminie. Stąd też wnioskujemy o nadanie następującego brzmienia art. 45 ust. 1 pkt 12):  „*art. 45 ust. 1 pkt 12) nie rozpoczął przed dniem 31 marca 2021 r. procesu inwestycyjnego związanego z budową ogólnodostępnych stacji ładowania zgodnie z art. 64 ust. 1.”*  oraz dodanie po pkt. 12) następującego zdania:  „*Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej na podstawie art. 45 ust. 1 pkt 12), a wszczęte postępowanie umarza się, jeśli operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego rozpoczął proces inwestycyjny budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na podstawie programu, o którym mowa w art. 62 ust. 11, przed dniem 31 marca 2021 r.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Art. 60. Ust. 1 ustawy o elektromobilności | PTPiREE | W związku z ograniczenia związanymi ze stanem epidemicznym oraz stanem epidemii, nastąpiło znaczące wydłużenie terminów przygotowania przez gminy zarówno raportu nt. punktów ładowania na terenie gminy oraz planu budowy stacji ładowania. Do dnia dzisiejszego część z gmin nadal nie ma uchwalonych tych dokumentów. Ponadto ilość punktów ładowania, które zostały do wybudowania przez OSD, jest wielokrotnie większa od tej jakie były przewidywane w momencie powstawania ustawy o elektromobilności – jak wynika z raportów gmin w chwili obecnej do wybudowania przez OSD pozostało ponad 3150 punktów ładowania. W związku z tym wnosimy o zmianę zapisów art. 60 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, poprzez nadanie mu brzmienia:  *„art. 60 ust. 1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych w terminach zgodnych z określonymi w programach przyłączania o których mowa w art. 62 ust. 11, jednak nie później niż do dnia 31 grudnia 2022r., w ogólnodostępnych stacjach ładowania zlokalizowanych w gminach wynosi:”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecne przepisy wynikają z implementacji dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i brak jest możliwości ich zmiany na obecnym etapie. |
|  | Art. 64. ustawy o elektromobilności | PTPiREE | Zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, a OSD na podstawie projektu tego planu opracowuje program przyłączania do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu. Proponujemy w art. 64 Ustawy doprecyzować do czego ma służyć program opracowany przez OSD, a także doprecyzować zakres faktycznych prac będących w zakresie działań OSD.  W ust. 2 tego artykułu proponujemy doprecyzować, że koszty wszystkich prac poniesionych przez OSD tj. związanych z budową i przyłączeniem stacji do sieci OSD, są kosztami uzasadnionymi. W związku z tym proponujemy nadanie następującego brzmienia art. 64:  *„Art. 64 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwy ze względu na lokalizację ogólnodostępnej stacji ładowania wskazanej w planie, buduje i przyłącza do sieci elektroenergetycznej taką stację, zgodnie z opracowanym programem przyłączania, o którym mowa w art. 62. ust. 11.*  *2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty związane z realizacją zadań, o których mowa w ust. 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Art. 60. ustawy o elektromobilności | PTPiREE | W związku z nałożonym na OSD obowiązkiem budowy punktów ładowania, proponujemy wprowadzenie przelicznika dotyczącego budowy punktów ładowania dużej mocy zamiast normalnej mocy. Punkty dużej mocy zlokalizowane w określonych miejscach dają większą rotację i wykorzystanie potencjału stacji ładowania.  W związku z powyższym w art. 60 proponujemy dodanie ust. 4 o treści:  *„4. Jeżeli operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego o którym mowa w art. 64 ust. 1, będzie budował punktów ładowania o dużej mocy, zamiast punktów ładowania normalnej mocy, o których mowa w ust. 1, to należy zastosować następujący przelicznik: jeden punkt ładowania o dużej mocy odpowiada 5 punktom ładowania normalnej mocy.”* | Uzasadnienie wraz z uwagą w kolumnie obok. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Art. 65. ustawy o elektromobilności | PTPiREE | W Art.  65.  ustawy, opisującym tryb wyznaczenia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanych w trybie interwencyjnym przez OSD proponuje się dodanie punktu 4 w brzmieniu:  „*4. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania wyznaczony zgodnie z ust. 2, pełni swoją funkcję do czasu skutecznego wyłonienia w ramach postępowania, o którym mowa w ust. 3, nowego operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.”* | Ustawa o elektromobilności nie reguluje przypadku niewyłonienia w ramach postepowania, o którym mowa w Art. 65 pkt. 3, operatora ogólnodostępnych stacji ładowania wybudowanych w trybie interwencyjnym przez OSD.  Dla zachowania ciągłości funkcjonowania ogólnodostępnych stacji ładowania wybudowanych w trybie interwencyjnym przez OSD, proponujemy uzupełnienie zapisów art. 65 poprzez dodanie ust. 4 zgodnie z którym, w przypadku nie wyłonienia OOSŁ w postepowaniu przeprowadzonym przez OSD, funkcję to nadal będzie pełniło przedsiębiorstwo o którym mowa w ust. 3. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zmianie uległy przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego |
|  | ustawa prawo o drogach publicznych | PTPiREE | W naszej opinii ogólnodostępne stacje ładowania (a nie tylko infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego), powinny stać się niejako integralnym elementem dróg publicznych. Umożliwi to ułatwienie w zakresie budowy zarówno samych stacji, jak i przyłączy oraz sieci je zasilających. Obecne zapisy ustawy o drogach publicznych praktycznie zakazują budowy ogólnodostępnych stacji ładowania wzdłuż dróg publicznych.  W związku z tym proponujemy wprowadzenie zmian w ustawie o drogach publicznych, tak aby:   * zapisy art. 39 ust. 1a dotyczyły również urządzeń zasilających ogólnodostępne stacje ładowania, * zapisy art. 39 ust. 7f obejmowały również ogólnodostępne stacje ładowania.   Stąd proponujemy nadanie ww. art. następującego brzmienia:  *„Art. 39 ust. 1a*  *Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2019 r. poz. 2460) oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz ogólnodostępnych stacji ładowania o których mowa w art. 64. ust 1. ustawy o elektromobilności i paliw alternatywnych, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.”*  *„Art. 39 ust. 7f:*  *Przepisu art. 40 ust. 3 nie stosuje się do linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych oraz innych urządzeń umieszczanych w kanale technologicznym oraz do ogólnodostępnych stacji ładowania budowanych w oparciu o Art. 64. ust 1. Ustawy o Elektromobilności i paliw alternatywnych.”* | W naszej opinii ogólnodostępne stacje ładowania (a nie tylko infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego) powinny stać się integralnym elementem dróg publicznych. Umożliwi to ułatwienie w zakresie budowy zarówno samych stacji, jak i przyłączy i sieci je zasilających. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Nie określono w jakim zakresie stacje ładownia mają stać się elementem infrastruktury drogowej. |
|  | Uwaga ogólna | PGE S.A. | **Dopuszczenie w ustawie możliwości zawarcia więcej niż jeden umowy sprzedaży energii dla tego samego punktu poboru- stacji ładowania, z więcej niż jednym Sprzedawcą energii.**  W dalszym ciągu brak uspójnienia przepisów ustawy o elektromobilności z przepisami ustawy prawo energetyczne i aktami wykonawczymi do niej. Kwestia nierozwiązana dotyczy następującej sytuacji: Operator stacji zawiera z OSD umowę na dystrybucję energii zużywanej na potrzeby funkcjonowania stacji oraz świadczenie usług ładowania (art. 3 ust 5). Wg aktualnych formularzy i założeń funkcjonujących u OSD, w zgłoszeniu umowy dystrybucyjnej musi być wskazany jeden podmiot, który będzie sprzedawcą dla całości energii będącej przedmiotem umowy dystrybucyjnej. W art. 3 są jednak kolejne zapisy: zapis obligującego operatora ogólnodostępnej stacji ładowania do zawarcia umowy sprzedaży energii na potrzeby funkcjonowania stacji (ust. 7) oraz zapis obligujący dostawcę usług ładowania do zawarcia umowy sprzedaży energii wykorzystywanej do świadczenia usług ładowania. To są co najmniej dwie umowy sprzedaży i, potencjalnie, dwóch różnych sprzedawców. Ich ilość może się jeszcze zwiększyć kiedy na stacji będzie funkcjonować więcej niż jeden DUŁ (co operator stacji musi umożliwić).  Oprócz niemożności poprawnego zgłoszenia takiej umowy dystrybucyjnej, przepisy ustawy Prawo energetyczne i aktów wykonawczych do niej w aktualnym brzmieniu, nie pozwalają również na poprawne bilansowanie energii pobieranej przez stacje ładowania (zgodnie z intencją zarysowaną w ustawie o elektromobilności, tj. z przypisywaniem właściwej ilości energii do każdego z wielu sprzedawców realizujących sprzedaż w danym okresie czasu w jednym PPE).  Konieczne jest uspójnienie przepisów pomiędzy obiema tymi ustawami – albo skorygowanie ustawy/aktów wykonawczych Prawo energetyczne, umożliwiając zawieranie i wykonywanie umów dystrybucyjnych, w których można będzie wskazać wielu sprzedawców (z uwzględnieniem regulacji umożliwiających poprawne bilansowanie) albo, w ustawie o elektromobilności, wskazać inny model funkcjonowania wielu dostawców usług ładowania na jednej stacji. |  | **Uwaga uwzględniona.**  Przepis został usunięty. |
|  | Uwaga ogólna | PGE S.A. | **Dotyczy obowiązków sprzedawców energii oraz operatorów systemu dystrybucyjnego**  Ustawa o elektromobilności w obecnym kształcie zakłada, że operatorzy systemów dystrybucyjnych - OSD wybudują ogólnodostępne stacje ładowania, zgodnie z sporządzonymi planami gmin. Stacje te w momencie powstania stają się własnością OSD, jednakże operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawcą usług ładowania ma zostać wyznaczony sprzedawca energii obsługujący największą ilość klientów na terenie danej gminy. Niniejszy projekt transponuje do polskiego porządku prawnego art. 33 dyrektywy 2019/944, który wprowadza zasadę: OSD nie mogą być właścicielami, tworzyć ani obsługiwać punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzać takimi punktami. Jednakże w tej samej jednostce redakcyjne wprowadzono możliwość wprowadzenia odstępstwa od powyższej zasady. W Projekcie zaproponowano wprowadzenia odstępstwa poprzez dodanie art. 3a - 3b.  Jednocześnie art. 64 ustawy o elektromobilności zakłada, że funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawcy usług ładowania na stacjach wybudowanych przez OSD będzie pełnić przedsiębiorstwo obrotu energią elektryczną obsługujące największą liczbę odbiorców na terenie danej gminy. Prezes URE wyznaczy odpowiedni podmiot w drodze decyzji, a następnie w terminie roku od objęcia funkcji przez wskazany podmiot ma odbyć się przetarg na pełnienie funkcji operatora stacji ładowania. Oznacza to, że przedsiębiorstwa sprzedające energię elektryczną nie mają żadnej gwarancji, że będą pełnić funkcję operatora stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania dłużej niż rok. Po drugie, w praktyce przetarg zostanie rozstrzygnięty w najbardziej rentownych lokalizacjach, a w innych lokalizacjach ustawa nie precyzuje czy przedsiębiorstwo sprzedające energię elektryczną mają pozostać wyznaczonym operatorem stacji ładowania. Wreszcie przedsiębiorstwa obrotu nie mają kompetencji w zakresie technicznej obsługi stacji ładowania. Operator stacji ładowania to podmiot odpowiedzialny za techniczne funkcjonowanie stacji, jej bezpieczeństwo i poprawność systemów teleinformatycznych. Natomiast operator stacji ładowania nie ma bezpośredniego kontaktu z klientem na stacji ładowania.  **Biorąc pod uwagę powyższe w uwagach szczegółowych nr 1 i 2 przedstawiamy propozycję zmian art. 64 – 65 ustawy o elektromobilności. Proponujemy, aby to OSD pełnili funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, a co 5 lat zgodnie z art. 3a część lub całość infrastruktury była sprzedawana/zarządzania przez inne podmioty. Po drugie postulujemy rozszerzenie katalogu kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne w art. 64 ustawy o elektromobilności. Proponujemy także wskazać podmiot, który ma sprzedawać energię elektryczną do ogólnodostępnych stacji ładowania. Przy założeniu, że koszty operacyjne działalności na stacjach ładowania zostaną uwzględnione w taryfie OSD powinny one być jak najniższe – w związku z czym sprzedawcą dla OSD powinien być sprzedawca z urzędu.** |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  OSD zgodnie z implementowaną dyrektywą nie może pełnić funkcji operatora stacji ładowania, z zastrzeżeniem warunków określonych w proponowanych przepisach. |
|  | Art. 45. Ust. 1 ustawy o elektromobilności | PGE S.A. | Proponujemy art. 45 ust. 1 pkt 12) nadać brzmienie:  „art. 45 ust. 1 pkt 12) **nie rozpoczął przed dniem 31 marca 2021 r. procesu inwestycyjnego związanego z budową** ogólnodostępnych stacji ładowania zgodnie z art. 64 ust. 1.”  oraz dodanie po pkt. 12) następującego zdania:  **„Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej na podstawie art. 45 ust. 1 pkt 12), a wszczęte postępowanie umarza się, jeśli operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego rozpoczął proces inwestycyjny budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na podstawie programu, o którym mowa w art. 62 ust. 11, przed dniem 31 marca 2021 r.”** | W trakcie opracowywania ustawy o elektromobilności zakładano, że obowiązek budowy przez OSD stacji ładowania (o którym mowa w art. 64 ust. 1), będzie obejmował niewielką ilość tych stacji, w celu osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania wskazanych w art. 60 ust. 1. Niestety po wykonaniu raportów, o których mowa w art. 61, okazało się, że do wybudowania przez OSD pozostało ponad 50% wymaganych punktów ładowania – łącznie ponad 3150 punktów.  Czas jaki pozostawiono OSD na wybudowanie brakujących punktów ładowania jest bardzo krótki, gdyż prace nad budową miały rozpocząć się po zatwierdzeniu przez Radę gminy planu budowy stacji ładowania – plany te w części gmin nie były zatwierdzone jeszcze w listopadzie br.  Sytuacja ta pogorszyła się jeszcze bardziej w związku z pandemią COVID-19.  Pomimo tego, że OSD dużo wcześniej przed zatwierdzeniem ww. planów budowy stacji, podjęły działania nad wybudowaniem brakujących punktów ładowania, nie mają jednak fizycznej możliwości na wybudowanie brakujących punktów ładowania w terminie do 31.03.2021r. m.in. z powodu konieczności przeprowadzenia przetargów zgodnie z PZP na zakup urządzeń stacji i ich zamontowanie, uzyskanie niezbędnych zgód i zezwoleń na wybudowanie stacji ładowania itp. W związku z tym uważamy, że OSD z tego tytułu nie powinni podlegać karom, gdyż podjęli wszelkie możliwe działania, aby brakuje stacje ładowania zostały wybudowane w możliwie jak najkrótszym terminie. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Art. 65. ustawy o elektromobilności | PGE S.A. | **Art. 65**  2. Prezes URE wyznacza, w drodze decyzji, do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie **dystrybucji** ~~obrotu~~ energią elektryczną, które **świadczy usługi dystrybucji** ~~dokonuje~~ ~~sprzedaży~~ energii elektrycznej do największej liczby odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.  **2a. Przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie dystrybucji wyznaczone w drodze decyzji Prezesa URE do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania zawiera z sprzedawcą z urzędu, o którym mowa w art. 3 pkt 29) ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usługi ładowania.**  3. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który wybudował ogólnodostępną stację ładowania, w terminie roku od dnia objęcia funkcji operatora tej stacji przez przedsiębiorstwo energetyczne wyznaczone zgodnie z ust. 2, przeprowadza postępowanie **przetargowe zgodnie z art. 3a ust. 2 niniejszej ustawy** ~~w celu wyłonienia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania prowadzącego działalność w zakresie wskazanym w ust. 1. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi stosuje się odpowiednio.~~ | Proponujemy aby to OSD pełnili funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania w okresie rozwijania rynku usług ładowania. Nie widzimy potrzeby, aby w proces zarządzania infrastrukturą angażować przedsiębiorstwa sprzedające energię elektryczną, podczas gdy nie istnieje mechanizm pokrywania kosztów działalności, którą ustawa nakazuje prowadzić. W naszej ocenie mechanizm zaproponowany w ustawie doprowadzi do tego, że przedsiębiorstwa obrotu będą traciły rentowne stacje w przetargu, a przychody z działalności prowadzonej na pozostałych stacjach ładowania nie będą rekompensować kosztów. Systemowo zasadne wydaje się nam pozostawienie zarządzania stacjami ładowania wyłącznie operatorom systemów dystrybucyjnych rekompensując im koszty prowadzenia tej działalności (uwaga nr 1).  Wreszcie dodając ust. 2a wskazać podmiot, który ma sprzedawać energię elektryczną do ogólnodostępnych stacji ładowania zarządzanych rzez OSD. Zakładając że koszty operacyjne działalności na stacjach ładowania zostaną uwzględnione w taryfie i w związku z tym powinny one być jak najniższe – w związku z czym sprzedawcą dla OSD powinien być sprzedawca z urzędu. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zgodnie z implementowaną dyrektywą OSD nie może posiadać ani zarządzać stacjami ładowania. |
|  | Art. 64. ustawy o elektromobilności | PGE S.A. | **Art. 64.**  2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty budowy**, napraw i modernizacji** ogólnodostępnych stacji ładowania, o których mowa w ust. 1, **a także koszty wynikające z pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawcy usług ładowania na podstawie decyzji Prezesa URE, o której mowa w art. 65 ust. 2 ustawy** są zaliczane do kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne. | Postulujemy uwzględnić „naprawy i modernizację” jako koszty uzasadnione działalności tak jak ma to miejsce w przypadku stacji gazu ziemnego w art. 21 ustawy o elektromobilności. Po drugie proponujemy uwzględnić w taryfie OSD także koszty operacyjne związane z prowadzeniem działalności na ogólnodostępnych stacjach ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak uzasadniania do rozszerzania katalogu kosztów uzasadnionych. |
|  | Art. 60. ustawy o elektromobilności | Wydział Strategii Urzędu Miasta Gdyni | Propozycja zmiany daty  Art. 60. 1 – datę „31 marca 2021 r.” zastępuje się datą  **„31 grudnia 2021 r.”** | Art. 61. 1. 1) – 4) nakładają na gminy obowiązek posiadania określonej liczby punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania w terminie do 31 marca 2021 r. Jednocześnie obowiązek budowy tych stacji ciąży na właściwych dla ich lokalizacji operatorach systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego lub podmiotach prywatnych.  Z uwagi na zakończenie procesu uzgadniania lokalizacji stacji ładowania w połowie 2020 r. (*terminy wynikające z obecnie obowiązującej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*) i w związku z tym opóźnienie uzyskiwania warunków przyłączeniowych od OSD, wykonania projektów, uzgodnienia dokumentacji w urzędach (*borykających się ze skutkami pandemii COVID 19*), zakończenie procesu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w tym terminie jest praktycznie niemożliwe. Ponadto liczba zarejestrowanych w kraju pojazdów elektrycznych oraz prognozowany wzrostu ich liczebności w ciągu najbliższych dwóch lat, co wpłynie na wykorzystanie wybudowanej infrastruktury w pełni uzasadnia przedłużenie terminu wybudowania tych stacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Konieczność wybudowania określonej liczby punktów ładowania wynika z implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. |
|  | Art. 68, 76, 86. ustawy o elektromobilności | Wydział Strategii Urzędu Miasta Gdyni | W projekcie ustawy pominięto potrzebę zmiany terminu obowiązania przepisów ustawy ze względu na sytuacje wywołaną pandemią COVID 19;  Wykluczenie problemów z interpretacja pojąć stosowanych w ustawie w odniesieniu zbyt szerokiego katalogu „pojazdów”:  Art. 68.  3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa  w art. 35 ust. 2, od dnia **1 stycznia 2023 r**., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów **samochodowych** użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Przepisu nie stosuje się do zlecania wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, nie wymaga stosowania przepisów ustawy.  W konsekwencji propozycji - zmiany wymagają również daty pozostałych artykułów powiązanych:   1. Art. 76. 2. datę „31 grudnia 2021 r.” zastępuje się datą „**31 grudnia 2022 r**.”   Art. 86. 3) datę „1 stycznia 2025 r.” zastępuje się datą „**1 stycznia 2026 r**.” | **Zmiana terminów:**  Zasadniczym ograniczeniem możliwości realizacji wymogów ustawy *o elektromobilności*  i *paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. przez samorządy i podmioty gospodarcze działające w obszarze realizacji zadań publicznych są skutki kryzysu gospodarczego wywołanego trwająca pandemia COVID 19.  Na chwilę obecną trudno jest oszacować efekty zmniejszenia wpływów do budżetu miasta  i kosztów poniesionych przez podmioty gospodarcze w związku z pandemią. Wszelkie prognozy są obarczone bardzo dużym ryzykiem z uwagi na wiele niewiadomych: do kiedy potrwa zamrożenie działalności gospodarczej, ile firm po tym okresie wznowi działalność i w jakim zakresie. Stąd konieczność poniesienia dodatkowych obciążeń finansowych w tym obszarze już w przyszłym roku może przyczynić się do pogłębienia trudnej sytuacji tak samorządów jak potencjalnych zleceniobiorców.  Propozycja zmiany terminów ma na celu dostosowanie przepisów ustawy do ekonomicznych  i organizacyjnych możliwości podmiotów zaangażowanych w rozwój elektromobilności oraz prognozowanych zmian na rynku w sytuacji opanowania pandemii.  Ponadto zapowiadany program NFOŚiGW dotyczący dopłat do zakupu samochodów elektrycznych, który prawdopodobnie zostanie uruchomiony w połowie 2021 r. również jest argumentem za zmianą obowiązujących terminów.  **Zastosowanie pojęcia „pojazdy samochodowe”**  Użycie pojęcia pojazdy samochodowe ma na celu sprecyzowanie przepisu i uniknięcie problemów interpretacyjnych sposobu liczenia floty pojazdów. Odwołanie się do definicji użytej w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r Prawie o ruchu drogowym art. 2. 33) wyeliminuje problemy z zaliczaniem np. rowerów, motorowerów czy quadów do posiadanej floty. | **Uwaga** w zakresie zmiany terminu **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r.  W zakresie zmiany terminologii **uwaga uwzględniona**. |
|  | Uwaga ogólna | **Konfederacja Lewiatan** | Nie dotyczy | Mając na uwadze wypracowaną przez Komisję Europejską, Strategię w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, która zakłada Plan działania do 2030 roku (dalej „Strategia”) pragniemy wskazać, że ww. dokument obejmuje również transport kolejowy.  W punkcie 4 Strategii „Pobudzanie popytu i zwiększanie produkcji” wskazano:  *„Pociągi napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi mogłyby zostać wprowadzone na innych nadających się do tego trasach komercyjnych linii kolejowych, których elektryfikacja jest trudna lub nieopłacalna. Obecnie bowiem około 46 % połączeń głównych jest w dalszym ciągu obsługiwanych przy pomocy technologii Diesla. Niektóre zastosowania wodorowych ogniw paliwowych w kolejnictwie (np. zespoły trakcyjne) są już teraz konkurencyjne pod względem kosztów w stosunku do technologii Diesla.”*  Link do Strategii: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0301>  W związku z powyższym, proponujemy uwzględnić w Projekcie możliwość funkcjonowania stacji do tankowania wodorem (również w kontekście wszystkich regulacji w Projekcie powiązanych z wodorem) **pojazdów innych niż samochodowe.** Powyższe stanowisko, dodatkowo wzmacnia inicjatywa Ministerstwa Środowiska i Klimatu z lipca 2020 r.  Przedsiębiorstwa energetyczne są stroną listu intencyjnego (obok innych przedstawicieli spółek tego sektora, jak również sektora transportowego) o ustanowieniu partnerstwa na rzecz budowy gospodarki wodorowej i zawarcia sektorowego porozumienia wodorowego. Budowa „Strategii Wodorowej Polski do 2030 r.” jest podstawowym celem listu intencyjnego, w tym wdrożenie wodoru jako paliwa transportowego. Ponadto w liście intencyjnym wskazano na przygotowanie nowych regulacji dla rynku wodoru – rozumiemy, że m.in. niniejszy Projekt po części realizuje te cele, poniżej link do komunikatu:  <https://www.gov.pl/web/klimat/podpisanie-listu-intencyjnego-o-ustanowieniu-partnerstwa-na-rzecz-budowy-gospodarki-wodorowej> | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 2 pkt. 15 ustawy o elektromobilności | **Konfederacja Lewiatan** | Proponuje się zmianę definicji art. 2 pkt 15 w brzmieniu jak poniżej:  *„15) pojazd napędzany wodorem – wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych”.* | Postulujemy zmianę definicji pojazdu napędzanego wodorem, poprzez usunięcie zwrotu: „samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” , dzięki temu definicja będzie rozszerzona i uwzględni Strategię w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, w obszarze pojazdów kolejowych. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | dotyczy Art. 60 ust. 1 UoE | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy nadanie w ustawie o elektromobilności następującego brzmienia art. 60 ust. 1 zaczynającego się:  *„Art. 60. 1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych w terminach zgodnych z określonymi w programach przyłączania o których mowa w art. 62 ust. 11, jednak nie później niż do dnia 31 grudnia 2022 r., w ogólnodostępnych stacjach ładowania zlokalizowanych w gminach wynosi:”* | W związku z ograniczenia związanymi ze stanem epidemicznym oraz stanem epidemii, nastąpiło znaczące wydłużenie terminów przygotowania przez gminy zarówno raportu nt. punktów ładowania na terenie gminy oraz planu budowy stacji ładowania. Do dnia dzisiejszego część z gmin nadal nie ma uchwalonych tych dokumentów. W związku z tym wnosimy o zmianę zapisów art. 60 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecne przepisy wynikają z implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i brak jest możliwości ich zmiany na obecnym etapie. |
|  | dotyczy Art. 60 UoE | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy dodanie w ustawie o elektromobilności w Art. 60 zapisu przeliczającego liczbę punktów w przypadku budowy stacji DC w brzmieniu:  *„Jeżeli operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego zdecyduje się na budowę punktów ładowania o dużej mocy to należy zastosować następujący przelicznik w stosunku punktów ładowania normalnej mocy w odniesieniu do liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach:*  *– jeden punkt ładowania o dużej mocy (DC) odpowiada 5 punktom ładowania normalnej mocy (AC).”* | Budowa punktów ładowania dużej mocy zamiast punktów normalnej mocy z pewnością przyczyni się do większej rotacji i wykorzystania potencjału stacji ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | dotyczy Art. 64 UoE | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy nadanie w ustawie o elektromobilności następującego brzmienia art. 64:  „*Art. 64. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwy ze względu na lokalizację ogólnodostępnej stacji ładowania wskazanej w planie, buduje i przyłącza do sieci elektroenergetycznej taką stację, zgodnie z opracowanym programem przyłączania, o którym mowa w art. 62 ust. 11.*  *2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty związane z realizacją zadań, o których mowa w ust. 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne*.” | Zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, a OSD na podstawie projektu tego planu opracowuje program przyłączania do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu. Proponujemy w art. 64 Ustawy doprecyzować do czego ma służyć program opracowany przez OSD, a także doprecyzować zakres faktycznych prac będących w zakresie działań OSD. | **Uwaga nieuwzględniona.**  **Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie.** |
|  | art. 76 UoE | **Konfederacja Lewiatan** | Konieczność doprecyzowania | Zwracamy uwagę na bardzo niekorzystny zapis transponowany przez JST do umów z wykonawcami i  podwykonawcami, który opiera się na brzmieniu art. 76 Ustawy, a który wprowadza automatyczne wygaśnięcie umów z podmiotami które nie zapewniają dostępu do samochodów elektrycznych i  napędzanych paliwem alternatywnym. Sankcja ta może powodować bardzo poważne konsekwencje ekonomiczne i organizacyjne zarówno dla samych organów, jak i wykonawców zlecanych przez nich zadań. Jedną z fundamentalnych zasad Ustawy PZP jest niezmienność i trwałość takich umów, natomiast ta sankcja zaprzecza tej zasadzie.  Wobec wprowadzenia definicji Zamawiającego w nowelizacji Ustawy, nie jest jasne czy sankcja nieważności dotyczy tylko umów zawieranych przez podmioty wskazane w art. 76, czy też dotyczy również wszelkich innych Zamawiających którzy wymagają wprowadzenia określonych wymagań dotyczących elektromobilności w nowym art. 68a i następne Ustawy.  W celu zobrazowania problemu, poniżej przedstawiamy przykładowy zapis do Umowy z  podwykonawcą, który znalazł się już w zawieranej przez naszą spółkę umowie w zadaniu wykonywanym na rzecz gminy:  *„1.   Podwykonawca oświadcza, iż od dnia 1 stycznia 2022 r. udział pojazdów elektrycznych  lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów przy wykonywaniu zamówienia, będzie wynosił co najmniej 10 % zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2020 r., poz. 908 ze zm.) i ewentualnych jej zmianach.*  *2.   Podwykonawca, nie później niż do 1 grudnia 2021 r.  zobowiązany jest przedstawić Wykonawcy wykaz floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zamówienia (ilość, nr rejestracyjne pojazdów ze wskazaniem (%) udziału pojazdów elektrycznych**lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym).*  *3.   W razie nie wykonania przez Podwykonawcę obowiązku określonego w ust. 1* ***umowa wygasa*** *w związku z obowiązywaniem Zamawiającego art. 76 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.*  *4.   Podwykonawca od 01.01.2022 r. na każde żądanie Wykonawcy zobowiązuje się składać pisemne oświadczenie o wykorzystywanej flocie pojazdów przy realizacji zadań zleconych niniejszą umową, które zawierać będzie informację nt. łącznej ilości pojazdów, w tym łącznej ilości pojazdów określonych ustawą wskazaną w ust. 1, wraz z informacją nt. numeru rejestracyjnego.*  *5.* ***Brak złożenia pisemnego oświadczenia w wyznaczonym terminie może zostać potraktowane przez Wykonawcę jako niespełnienie wymogu przedmiotowej ustawy o elektromobilności i  paliwach alternatywnych.***  *6.   Przedłożenie oświadczenia, o którym mowa powyżej, nie wyłącza uprawnienia Wykonawcy do weryfikacji spełnienia ww. wymogu w sposób wybrany przez Wykonawcę, w szczególności poprzez żądanie okazania pojazdów.”* | **Uwaga uwzględniona** w zakresie wygaszania umów. Wydłużenie terminu o rok. |
|  | ustawa o drogach publicznych | **Konfederacja Lewiatan** | Proponujemy nadanie Art. 39 ust. 1a i ust. 7f następującego brzmienia:  Art. 39 ust. 1a  *„Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2019 r. poz. 2460) oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz ogólnodostępnych stacji ładowania o których mowa w art. 64. ust 1. ustawy o elektromobilności i paliw alternatywnych, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.”*  Art. 39 ust. 7f:  *„Przepisu art. 40 ust. 3 nie stosuje się do linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych oraz innych urządzeń umieszczanych w kanale technologicznym oraz do ogólnodostępnych stacji ładowania budowanych w oparciu o Art. 64. ust 1. Ustawy o Elektromobilności i paliw alternatywnych.”* | W naszej opinii ogólnodostępne stacje ładowania (a nie tylko infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego) powinny stać się integralnym elementem dróg publicznych. Umożliwi to ułatwienie w zakresie budowy zarówno samych stacji, jak i przyłączy i sieci je zasilających. W związku z tym proponujemy wprowadzenie zmian w ustawie o drogach publicznych, tak aby:   * zapisy art. 39 ust. 1a dotyczyły również urządzeń zasilających ogólnodostępne stacje ładowania, * zapisy art. 39 ust. 7f obejmowały również ogólnodostępne stacje ładowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Nie określono w jakim zakresie stacje ładownia mają stać się elementem infrastruktury drogowej. |
|  | Uwaga ogólna | **Konfederacja Lewiatan** | Biorąc pod uwagę wzrost zainteresowania pojazdami zeroemisyjnymi, proponuje się prowadzenie następującego art./paragrafu w ustawie w brzmieniu:  *„Mając na celu dynamiczny rozwój elektromobilności na terenie Rzeczpospolitej Polskiej, ustawodawca wprowadza możliwość odliczenia przez płatników VAT i CIT pełnej wartości podatku przy zakupie pojazdu z napędem elektrycznym i wodorowym*.” | Wzrost zainteresowania pojazdami zeroemisyjnymi. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na unijne regulacje w zakresie opodatkowania brak na chwile obecna możliwości uwzględnienia propozycji. |
|  | Uwaga ogólna | **Konfederacja Lewiatan** | Mając na celu dynamiczny rozwój elektromobilności na terenie Rzeczpospolitej Polskiej, ustawodawca nakłada na samorządy (gmina, powiat) obowiązek budowy do końca 2021 r. min. 1 (sł. jednej) ogólnodostępnej stacji ładowania pojazdów elektrycznych. | Budowa stacji ładowania w mniejszych miejscowościach przekona do transportu zeroemisyjnego również użytkowników w mniejszych miejscowościach. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecnie głównym celem projektodawcy jest budowa stacji ładowania w większych miastach oraz w miejscach dużego natężenia ruchu. W kolejnym etapie rozwoju elektromobilności uwaga zostanie rozważona. |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | W naszej ocenie modyfikacji w zakresie elektromobilności wymaga instrument skarbowy, który umożliwiłby przedsiębiorcom pełne odliczenie podatku VAT od zakup  i eksploatacji samochodów elektrycznych, tzw. stymulant rozwoju i upowszechniania EV. Postulat zniesienia obowiązującego limitu odliczenia 50% VAT na rzecz wprowadzenia możliwości odliczenia 100% VAT wiąże się ze zmianą przepisów ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, poprzez wyłączenie ograniczenia w odliczeniu VAT od wydatków na nabycie i eksploatację samochodów elektrycznych. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na unijne regulacje w zakresie opodatkowania brak na chwile obecna możliwości uwzględnienia propozycji. |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | w naszej ocenie modyfikacji wymaga wniosek o zniesienie opłaty paliwowej. Dodalibyśmy postulat w sprawie niesienia obowiązku certyfikatu do self-uplift oraz kwestię parkowania dla H2 i gazu ziemnego (Art. 2 w propozycji zmian – dot. Pkt 13 ust 3 ustawy  o drogach). |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  W zakresie opłaty paliwowej poza zakresem projektu.  Rozszerzenie uprawnień do parkowania uwaga nieuwzględniona – skutkować to może spadkiem w dochodach JST. |
|  | Uwaga ogólna | **POPiHN** | Postulujemy też dodanie ogólnego zapisu dot. dopłat do infrastruktury i pojazdów gazowych oraz H2. Ponadto, FNT jest powołany ustawą, ale nie działa. Widzimy potrzebę doregulowania odmiennymi ustawami lub rozporządzeniami. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Projekt nie dotyczy kwestii związanych z systemem dopłat do projektów związanych z transportem niskoemisyjnym. |
|  | Uwaga dodatkowa | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Za niezbędne uznajemy doprecyzowanie sytuacji, kiedy następuje obowiązek odbioru stacji ładowania przez UDT poprzez zmianę art. 16 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych i nadanie mu następującego brzmienia:  „Art. 16. 1. **Ogólnodostępne** stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.  2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:  1) przed oddaniem do eksploatacji stacji ładowania lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego;  2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji lub infrastruktury, w tym polegającej na zwiększeniu liczby punktów ładowania, lub zmiany miejsca zainstalowania punktu ładowania w tej stacji lub infrastrukturze.  3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.  4. Prezes UDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji odpowiednio punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia odpowiednio przez punkt ładowania zainstalowany na stacji ładowania lub stację ładowania, lub punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego wymagań technicznych określonych w art. 13 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 17.  5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód UDT.” | Wskazana zmiana doprowadzi do wyjaśnienia wątpliwości interpretacyjnych dotyczących potrzeby odbioru stacji ładowania.  Zgodnie z proponowanym brzmieniem odbiorowi podlegać mają jedynie stacje ogólnodostępne, czyli takie które są udostępnione na zasadach publicznych. Wydaje się bowiem, że regulacje dotyczące odbiorów technicznych powinny być ograniczone jedynie do stacji, które mają funkcjonować w takiej formule i gdzie kwestie bezpieczeństwa są istotne.  Interpretacja obecnych przepisów wskazuje, że odbiorom UDT podlegają stacje ładowania niezależnie od tego, czy mają być wykorzystywane w sposób ogólnodostępny czy nie. Kwestia ta powinna zostać jednoznacznie wyjaśniona poprzez wprowadzenie proponowanej nowelizacji. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zmniejszenie wymogów może w istotny sposób wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo użytkowania stacji ładowania. |
|  | Uwaga dodatkowa | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | W ustawie o z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych   1. Art. 3 ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:   przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego (w przypadku bezpośredniego przyłączenia stacji do systemu elektroenergetycznego), i sprzedawcy energii elektrycznej, dane dotyczące ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenie usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania a także przekazuje dostawcy usług ładowania dane dotyczące ilości energii zużytej na świadczenie usług ładowania za pośrednictwem udostępnionej przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania  b) Art. 3 ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:  zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którym udostępniono ogólnodostępną stację ładowania  W konsekwencji proponujemy także wykreślenie art. 9, a także art. 3 ust. 2 pkt 1)  Dodatkowo w konsekwencji w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997r. Prawo energetyczne art. 5 ust. 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:  2) umowy sprzedaży tej energii zawieranej z operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania. | Obecnie brak jest możliwości świadczenia usług ładowania przez więcej niż jednego dostawcę usług ładowania na jednej stacji ładowania w modelu jaki opisany jest przez ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ustawę Prawo energetyczne w ich aktualnym brzmieniu.  Wynika to z szeregu przepisów, składających się na opis obowiązków Operatora Ogólnodostępnej Stacji Ładowania (które są nadmiernie rozbudowane), Dostawcy Usługi Ładowania (które są znacząco niedoprecyzowane) oraz w szczególności z przepisów art. 3 ust. 2 pkt 1) UoEiPA oraz art. 5 ust. 1a pkt 2 Ustawy Prawo Energetyczne, tj. obowiązku zawierania umowy na dostawy energii elektrycznej na potrzeby ładowania przez Dostawcę Usługi Ładowania.  Zapisy te są niewdrażalne w obecnej rzeczywistości (z technicznego i prawnego punktu widzenia)  Z perspektywy Dostawcy Usługi Ładowania – brak jest możliwości zakontraktowania zakupu energii elektrycznej bez wskazania PPE.  Z perspektywy przedsiębiorstwa dostarczającego energię i spółki dystrybucyjnej (OSD), bez względu na to, czy stacja przyłączona jest bezpośrednio do systemu elektroenergetycznego (operator stacji jest bezpośrednio klientem OSD), czy też zasilana jest na zasadach tzw. „podlicznika” z wewnętrznej instalacji strony trzeciej (np. galerii handlowej czy urzędu), rozliczenia dotyczące poszczególnych sesji realizowanych na stacji ładowania z teoretycznym wykorzystaniem energii od innego przedsiębiorstwa energetycznego za każdym razem (de facto w trybie minutowym) nie są możliwe do realizacji zarówno samego rozliczenia energii jak i bilansowania handlowego czy profilowania zużycia.  Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami Prawa Energetycznego, w każdej umowie sprzedaży energii elektrycznej musi być określone miejsce jej dostarczania. Z kolei IRiESD OSD wskazują, że najmniejszą jednostką, dla której następuje zbilansowanie dostaw oraz dla której może nastąpić zmiana sprzedawcy, jest punkt poboru energii, oznaczony indywidualnym kodem PPE. Punkt ten może znajdować się jedynie na sieci OSD i nie jest możliwe wyznaczenie PPE w instalacji wewnętrznej odbiorcy (możliwe jest w takim przypadku wskazanie FPE – fizycznego punktu odbioru energii). Nie ma przy tym praktycznej, technicznej możliwości (przynajmniej obecnie) dynamicznego rozliczania energii elektrycznej, która byłaby wprowadzana do tego samego PPE, ale przez różnych sprzedawców.Biorąc powyższe pod uwagę proponujemy, aby model rozliczeń uprościć i uczynić realnym do szybkiego wdrożenia. W związku z tym proponujemy:  • Przyjąć, że zakupem energii na potrzeby zarówno funkcjonowania stacji ładowania jak i świadczenia usługi ładowania będzie się zajmował wyłącznie operator stacji ładowania, korzystając przy tym z przysługującego mu prawa swobodnego wyboru sprzedawcy.  • Rozliczenia wszystkich kosztów (energii, dystrybucji oraz usług operatora stacji) pomiędzy operatorami stacji ładowania a dostawcami usługi ładowania odbywałyby się na zasadach umów dwustronnych, bez konieczności angażowania w ten proces całego rynku energii elektrycznej (hurtowego i detalicznego).  Takie rozwiązanie eliminuje praktycznie wszystkie ryzyka, koszty i ograniczenia opisane powyżej, jednocześnie w równym stopniu realizując zalecenia dyrektywy 2014/94/UE. Dyrektywa stanowi, że „operatorzy publicznie dostępnych punktów ładowania powinni mieć swobodę kupowania energii elektrycznej od dowolnego dostawcy w Unii”. | **Uwaga uwzględniona** |
|  | Uwaga dodatkowa | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Wnosimy o zmianę Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 maja 2007 r w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego dodana powinna zostać możliwość wyboru napięcia w wniosku o wydanie warunków przyłączeniowych  2) Dodaje się §7 ust.1 pkt 8) o treści:  „8) określenie rodzaju wnioskowanego napięcia sieci w przypadku podmiotów chcących przyłączyć do sieci stację ładowania samochodów elektrycznych w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”  3) Dodaje się §8 ust. 8 o treści:  „8. W przypadku określania warunków przyłączenia podmiotów chcących przyłączyć do sieci stację ładowania samochodów elektrycznych w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, miejsce przyłączenia w zakresie napięcia sieci wskazuje się zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w §7 ust. 1 pkt 8)”. | W praktyce operatorzy z reguły wydają warunki przyłączenia w III grupie przyłączeniowej, co daje im dłuższy termin na wydanie tych warunków, a jednocześnie nie informują z wyprzedzeniem do jakiego typu sieci nastąpi przyłączenie. Przepisy ustawy Prawo energetyczne ani przepisy rozporządzenia nie dają przy tym obecnie podmiotom ubiegającym się o przyłączenie narzędzia do skutecznego określenia rodzaju sieci, do której podmiot preferowałby przyłączenie, a tym samym wpływu na okres procedury niezbędnej do przyłączenia. Decyduje o tym samodzielnie operator. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga poza zakresem projektu - dotyczy rozporządzenia. |
|  | Uwaga dodatkowa | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Obecne przepisy dotyczące odbioru stacji są skomplikowane i nie w pełni zasadne dla stacji o normalnej mocy (stacje AC). Dodatkowo w tym wypadku koszt odbioru UDT są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku zarówno do kosztu urządzenia, jak i przyszłych przychodów. W związku z tym wnosimy o dokonanie zmian w rozporządzeniu w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego:  §17  „3) badanie techniczne uproszczone – przeprowadzane w przypadku stacji ładowania wyposażonych wyłącznie w punkty ładowania normalnej mocy na prąd przemienny, stacji ładowania przeznaczonych do celów demonstracyjnych i testowania pojazdów elektrycznych przez ich producenta.”  W ślad za tym należałoby zmienić §18 ust.1 rozporządzenia na następujący:  „18. 1. Badania, o których mowa w § 17 pkt 1 i 2, polegają na: 1) sprawdzeniu kompletności dokumentacji dołączonej do wniosku o przeprowadzenie badania; 2) weryfikacji, na podstawie przedłożonej dokumentacji, spełniania przez urządzenie wymagań technicznych określonych w ustawie, niniejszym rozporządzeniu i instrukcji eksploatacji; 3) oględzinach urządzenia; 4) wyrywkowych pomiarach, próbach funkcjonalnych lub próbach obciążeniowych, przeprowadzanych w przypadku, gdy o potrzebie ich przeprowadzenia zdecyduje inspektor UDT przeprowadzający dane badanie.”  oraz dodać w nim ust. 3 o treści:  „3. Badanie techniczne uproszczone polega na:  1) sprawdzeniu kompletności dokumentacji dołączonej do wniosku o przeprowadzenie badania technicznego uproszczonego, z wyłączeniem opinii wskazanej w §20 pkt. 9);  2) weryfikacji, na podstawie przedłożonej dokumentacji, spełniania przez urządzenie wymagań technicznych określonych w ustawie, niniejszym rozporządzeniu i instrukcji eksploatacji, z wyłączeniem opinii wskazanej w §20 pkt. 9).  a także ust. 4 oraz ust. 5 o treści:  „4. Badanie techniczne uproszczone jest dokonywane w terminie 7 dni od zgłoszenia. W tym terminie inspektor UDT ma prawo zgłosić sprzeciw co do możliwości przeprowadzania badania technicznego uproszczonego z przyczyn technologicznych lub bezpieczeństwa. W takim wypadku wraz ze sprzeciwem inspektor UDT wskazuje termin oględzin prowadzonych w ramach pełnych badań technicznych.”  W §24 rozporządzenia Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego dodać pkt 4):  „4) 10% tego wynagrodzenia za przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 17 pkt 3”. | Obecna praktyka wskazuje na duże trudności w dokonywaniu odbiorów UDT ze względu na zbyt znaczną ilość niezbędnej dokumentacji, a także zbyt wysoko i przy tym niejasno postawione wymagania.  Wymagania te są identyczne dla stacji normalnych mocy (najczęściej AC) oraz o dużych mocach (w większości przypadków są to stacje DC). W obu przypadkach też koszt odbioru jest identyczny.  W przypadku stacji AC wysokie koszty są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku zarówno do kosztu urządzenia (mogą one stanowić nawet dwukrotność ceny samego urządzenia), jak i do potencjału przychodowego jakie ono generuje (znacząco niższego ze względu na cykl obsługi klienta i możliwe do zrealizowania wolumeny usługi ładowania). Dodatkowo stacje normalnej mocy charakteryzują się znacznie prostszą konstrukcją, mniejszą liczba podzespołów, gdzie istnieje znacznie mniejsze ryzyko wadliwego ich działania narażającego na niebezpieczeństwo ich użytkowników.  W związku z powyższym za niezbędne uznajemy wdrożenie uproszczonej procedury badania dla stacji normalnej mocy i istotnego obniżenie kosztów takiego badania. | **Uwaga nieuwzględniona**  Celem przepisów jest gwarancja bezpieczeństwa dla użytkowników  Zakres wykonywanych czynności zarówno w badaniu stacji z punktami o mocy normalnej jak i dużej jest zbliżony. Zauważalna jest także większa dbałość o względy bezpieczeństwa i poziom techniczny stacji o wyższej mocy.  Statystyki UDT wskazują, iż właśnie stacje ładowania z punktami o normalnej mocy częściej wymagają interwencji i nie otrzymują zezwolenia na eksploatację.  Wydane decyzje negatywne dotyczą w znacznej większości właśnie stacji z punktami do 22 kW. |
|  | Uwaga dodatkowa | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Wykreślenie Art. 10 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych | W przypadku przedstawionym w ustawie użytkownik posiadający wspominany układ pomiarowo – rozliczeniowy dokonywałby kupna energii elektrycznej poprzez wykorzystanie wskazanej możliwości. Opłata za usługę ładowania bazuje na koszcie udostępnienia infrastruktury przez operatora, a w koszt ten wchodzą koszty opłat za energię elektryczną.  Wejście użytkownika pojazdu w rolę odbiorcy energii elektrycznej wymagałoby przemodelowania zarówno ustawy o elektromobilności, jak i szeregu przepisów prawa energetycznego (np. uprawnienia odbiorcy w gospodarstwie domowym – czy użytkownik pojazdu może z nich korzystać). Prawo energetyczne wymaga formy pisemnej dla umowy sprzedaży energii elektrycznej. Dodatkowo proponowany zapis pomija kwestię rozliczeń z tytułu dostępu do infrastruktury ładowania, co stanowi istotny (w przypadku infrastruktury o dużej mocy – podstawowy) komponent kosztowy świadczenia usługi ładowania.  Wskazane rozwiązanie jest więc aktualnie sprzeczne z modelem rynku energii, w ramach którego jest rozdział działalności dystrybucyjnej i sprzedaży energii elektrycznej, a zatem OSD nie wystawia faktur za energię. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Przepis mający na celu rozwój elektromobilności. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług  1) W art. 86a w ust. 3:  a) w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem;  b) dodaje się punkt 3 w następującym brzmieniu:  3) do wydatków związanych z pojazdami elektrycznymi | Postulujemy wprowadzenie możliwości odliczenia 100% VAT od nabycia i eksploatacji samochodów elektrycznych.  Limit odliczania 50% VAT w przypadku zakupu i użytkowania samochodów elektrycznych przy wciąż istotnie wyższych cenach zakupu to dodatkowy koszt dla przedsiębiorców  Zgodnie z ustawą o podatku od towarów i usług (art. 86a ustawy o VAT) podatnik może obniżyć kwotę podatku należnego o kwotę podatku naliczonego (np. podatek naliczony przy zakupie i podczas eksploatacji EV). Obecnie podatnik (przedsiębiorca) może odliczyć tylko 50% tego podatku (czyli 11,5%, zamiast 23%). Odliczenie 100% VAT (czyli całego 23% VAT) jest dopuszczalne, gdy podatnik wykorzystuje samochód wyłącznie w celu prowadzenia działalności gospodarczej i spełni dodatkowe warunki formalne (dokona zgłoszenia pojazdu do urzędu skarbowego, określi zasady używania pojazdu, które wykluczają jego wykorzystanie do celów innych niż działalność gospodarcza oraz będzie prowadził ewidencję przebiegu pojazdu)  Proponujemy zmianę przepisów poprzez wyłączenie ograniczenia w odliczeniu VAT od wydatków na nabycie i eksploatację samochodów elektrycznych. Dodatkowo, aby nie niweczyć korzystnego efektu przyznania prawa do odliczenia 100% VAT, proponujemy wyłączenie obowiązku opodatkowania VAT użytku prywatnego pojazdów elektrycznych (w sytuacji gdy pojazd jest używany zarówno do celów służbowych jak i prywatnych) - uwaga poniżej  W przypadku uzależnienia maksymalnej ceny nabycia pojazdu elektrycznego objętej systemem dopłat bezpośrednich od możliwości i poziomu odliczenia VAT (tak jak było to planowane w przypadku projektów rozporządzeń dotyczących Funduszu Niskoemisyjnego Transportu), wprowadzenie 100% odliczenia VAT znacznie zwiększy cenę maksymalną dla przedsiębiorców i tym samym ilość pojazdów, które będą mogły zostać nabyte z wykorzystaniem dopłat bezpośrednich.  Projektowane korzyści to znaczne zwiększenie zainteresowania podatników (przedsiębiorców) zakupem EV, którzy odpowiadają za blisko 70% zakupów nowych pojazdów (w przypadku EV wskaźnik ten jest jeszcze wyższy) | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na unijne regulacje w zakresie opodatkowania brak na chwile obecną możliwości uwzględnienia propozycji. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | **Uzupełniająco** do powyższej propozycji odliczenia 100% VAT na samochody elektryczne, proponuje się wyłączenie obowiązku opodatkowania VAT użytku prywatnego tych pojazdów.  W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług wprowadza się następujące zmiany:   1. W art. 8 w ust. 5 wprowadzenie otrzymuje brzmienie:   „Przepis ust. 2 pkt 1 nie ma zastosowania w przypadku użycia pojazdów elektrycznych do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika oraz w przypadku użycia pojazdów samochodowych do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika, jeżeli podatnikowi przysługiwało, w całości lub w części, prawo do obniżenia kwoty | Wprowadzenie pełnego odliczenia VAT na samochody elektryczne (uwaga powyżej) bez wyłączenia obowiązku opodatkowania VAT użytku prywatnego tych pojazdów (niniejsza uwaga) będzie skutkować dla podatników koniecznością szczegółowej analizy sposobu wykorzystania wszystkich pojazdów i ewentualnego określenia wartości ich prywatnego użytku dla celów opodatkowania VAT.  Zgodnie z ustawą o podatku od towarów i usług (art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o VAT) za odpłatne świadczenie usług uznaje się również użycie towarów stanowiących część przedsiębiorstwa podatnika do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika, w tym w szczególności do celów osobistych podatnika lub jego pracowników, w tym byłych pracowników, wspólników, udziałowców, akcjonariuszy, członków spółdzielni i ich domowników, członków organów stanowiących osób prawnych, członków stowarzyszenia, jeżeli podatnikowi przysługiwało, w całości lub w części, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego z tytułu nabycia, importu lub wytworzenia tych towarów lub ich części składowych.  W praktyce oznacza on, że używanie samochodu służbowego do celów prywatnych podatnika lub jego pracowników podlega opodatkowaniu VAT – podatnik musi naliczyć VAT od świadczonej usługi (użycie pojazdu jest w tym przypadku traktowane jak usługa) i rozliczyć go z urzędem skarbowym, pomimo że nie otrzymuje żadnego wynagrodzenia za taką usługę, co powoduje, że kwota VAT jest dla niego realnym kosztem. Przepis ten nie ma zastosowania wobec samochodów osobowych, od których podatnik może odliczyć 50% VAT. Jeżeli podatnik odlicza 50% VAT, to nie musi analizować czy i w jakim zakresie jego pojazd jest używany dla celów prywatnych. Takie uproszczenie może być niekiedy korzystne, ale z reguły jest krzywdzące dla podatników, których pojazdy mają przede wszystkim służyć działalności gospodarczej, a użytek prywatny jest jedynie „skutkiem ubocznym” wynikającym z normalnych zasad życia społecznego.  W opinii PSPA wyłączenie obowiązku opodatkowania VAT użytku prywatnego pojazdów elektrycznych (niniejsza uwaga) nie będzie miało żadnego wpływu na dochody podatkowe Skarbu Państwa. Efekt wprowadzenia tego wyłączenia będzie się bowiem „zawierał” w skutkach wprowadzenia pełnego odliczenia VAT na samochody elektryczne (uwaga powyżej) – obowiązek ewentualnego opodatkowania użytku prywatnego takich pojazdów nigdy nie powstanie, jeżeli nie zostanie wprowadzone pełne odliczenie VAT.  Rozwiązanie to jest dopuszczalne na gruncie art. 26 Dyrektywy 2006/112/UE. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na unijne regulacje w zakresie opodatkowania brak na chwile obecna możliwości uwzględnienia propozycji. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w przepisach ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym  1) Art. 100 ust. 4 otrzymuje brzmienie:  „4. Samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które nie wymagają rejestracji zgodnie z przepisami o ruchu drogowym oraz pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317, 1356 i 2348) i pojazdów napędzanych wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.”; | Obecne przepisy, co do zasady określają obowiązek objęcia samochodów elektrycznych i samochodów napędzanych wodorem opodatkowaniem akcyzą, a dopiero po spełnieniu warunków, do których należy m.in. konieczność uzyskiwania zaświadczeń ze strony odpowiednich organów podatkowych (naczelnik urzędu skarbowego), potwierdzają prawo do zastosowania takiego zwolnienia. Utrudnia to prowadzenie sprzedaży takich samochodów na polskim rynku, przede wszystkim poprzez wydłużenie czasu pomiędzy przywozem tego typu samochodów, a ich sprzedażą do dealerów, jak również poprzez konieczność poniesienia kosztów obsługi administracyjnej uzyskiwania tych zaświadczeń przez importerów samochodów.  Zaproponowane rozwiązanie polega na wprowadzeniu wyłączenia samochodów elektrycznych i napędzanych wodorem z opodatkowania akcyzą - w miejsce dotychczas obowiązującego zwolnienia z akcyzy, powodującego konieczność każdorazowego uzyskiwania zaświadczeń o prawie do zwolnienia z akcyzy samochodów elektrycznych i napędzanych wodorem. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Uwaga poza zakresem projektu dotyczy regulacji podatkowych. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych:  Do art. 2 ust. 3 dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „*Opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości nie podlegają również: punkty ładowania oraz stacje ładowania, o których mowa w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych*”. | Postuluje się, dla pełnego wyjaśnienia mogących obecnie występować rozbieżności interpretacyjnych, także wprowadzenie wyłączenia z podatku od nieruchomości stacji i punktów ładowania do ustawy o podatkach i opłatach lokalnych | **Uwaga nieuwzględniona.**  Mając na uwadze przepisy dotyczące definicji stacji ładowania oraz punktu ładowania w opinii projektodawcy nie budzą wątpliwości interpretacyjnych. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w przepisach ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych z dnia 15 lutego 1992 r.  Art. 16 ust. 1 pkt 51 otrzymuje brzmienie:  „Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika, z wyłączeniem energii elektrycznej zakupionej w celu ładowania baterii pojazdu elektrycznego w rozumieniu art. 2 pkt 12 oraz pojazdu hybrydowego w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.” | Barierę stanowi konieczność zamontowania osobnych liczników ewidencjonujących zakupioną energię elektryczną, w przypadku ładowania samochodu elektrycznego z domowego gniazdka lub wallboxa zainstalowanego w garażu, której koszt zakupu podlega limitowaniu w zaliczeniu do kosztów podatkowych jako wydatek eksploatacyjny związany z używaniem samochodu osobowego.  Na podstawie ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych z dnia 15 lutego 1992 r., tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 865 z późn. zm. (dalej: **Ustawa o CIT**) podatnicy do kosztów podatkowych mogą zaliczyć 75% wydatków na koszty eksploatacyjne związane z użytkowaniem samochodu osobowego (m. in. naprawy, serwis, paliwo), w przypadków pojazdów przeznaczonych do użytku mieszanego (tj. do celów związanych z działalnością gospodarczą podatnika oraz do celów prywatnych).  Przepis ten dotyczy także samochodów elektrycznych. Zatem, problem dotyczy wszystkich podatników używających w swojej działalności pojazdów elektrycznych (zarówno zakupionych na własność, jak i leasingowanych oraz najmowanych).  Bariera ta sprawia, że na gruncie ww. przepisu samochody elektryczne oraz pozostałe auta osobowe traktowane są w takim sam sposób w zakresie zaliczenia do kosztów podatkowych wydatków eksploatacyjnych. Auta elektryczne, z uwagi na znacznie mniejszą ilość części zamiennych oraz płynów eksploatacyjnych nie generują zbyt wielu kosztów serwisowych. Głównym kosztem eksploatacyjnym związanym z ich obsługą jest ekwiwalent paliwa, tj. energia elektryczna potrzebna do naładowania baterii. Konieczność limitowania w zaliczeniu do kosztów podatkowych energii elektrycznej zakupionej do ładowania pojazdów może sprawiać problemy natury technicznej, których zapewne ustawodawca nie wziął pod uwagę. O ile przy ładowaniu samochodów za pomocą szybkich stacji ładowania właściciel samochodu może po prostu zaliczać do kosztów 75% kwoty widniejącej na paragonie lub innym dowodzie zakupu, to nie będzie to możliwe przy ładowaniu z domowego gniazdka czy wallboxa zamontowanego w garażu. Co do zasady, podatnik może zaliczyć do kosztów podatkowych 100% wydatków na energię elektryczną wykorzystywaną przez niego w ramach działalności gospodarczej. Energia elektryczna zużyta do ładowania samochodu stanowi wyjątek od tej reguły. Zatem, aby zastosować się do art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT, przy ładowaniu samochodu w domu lub przedsiębiorstwie konieczne byłoby zamontowanie osobnych liczników ewidencjonujących energię elektryczną, której koszt zakupu podlega limitowaniu w zaliczeniu do kosztów podatkowych jako wydatek eksploatacyjny związany z używaniem samochodu osobowego. Konieczność wyodrębnienia energii elektrycznej służącej do ładowania samochodu z ogółu zakupionej energii elektrycznej może zniechęcać firmy do inwestowania w elektryczne samochody. Nie wszyscy przedsiębiorcy zdecydują się na zamontowanie dodatkowych liczników (w niektórych przypadkach z przyczyń technicznych może to być niemożliwe).  Proponujemy wyłączyć z zakresu art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT energię elektryczną zakupioną w celu naładowania baterii samochodu elektrycznego, bez względu na źródło tej energii. Naszym zdaniem, wyłączenie to powinno objąć zarówno energię elektryczną pochodząca z domowego gniazdka, jak i z szybkiej ładowarki. Wyłączenie to nie powinno objąć pozostałych kosztów obsługi auta elektrycznego, takich jak naprawy czy serwis.  Rozwiązanie to pozwoli zlikwidować barierę w postaci konieczności dokonywania odrębnej ewidencji energii elektrycznej zakupionej dla celów ładowania baterii samochodów elektrycznych. Z punktu widzenia możliwości zaliczenia do kosztów podatkowych energia elektryczna zakupiona do naładowania baterii samochodu elektrycznego byłaby traktowana tak samo, jak energia elektryczna zakupiona do innych celów. Zatem, skoro podatnik w obu przypadkach będzie mógł zaliczyć do kosztów podatkowych 100% zakupionej energii elektrycznej, zbędne stanie się ewidencjonowanie energii zakupionej dla celów ładowania samochodu. Aby nie dyskryminować innych źródeł ładowania aut elektrycznych, niż ładowanie w domu / siedzibie przedsiębiorstwa, postulowane wyłączenie powinno objąć także pozostałe źródła energii dla aut elektrycznych, w tym szybkie ładowarki.  Nowelizacja ustawy o CIT w postulowanym przez nas zakresie będzie miała marginalny wpływ na wysokość dochodów Skarbu Państwa, z uwagi na niewielką liczbę aut elektrycznych w Polsce – według danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych na koniec października w Polsce znajdowało się około 7,9 tysiąca aut elektrycznych, tj. zarówno aut w pełni elektrycznych jak i hybryd plug-in[[11]](#footnote-11). | **Uwaga nieuwzględniona.**  Poza zakresem projektu. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w przepisach ustawyo podatku dochodowym od osób prawnych z dnia 15 lutego 1992 r.:  Dodanie do art. 17 pkt 61) o następującym brzmieniu:  „*Wolne od podatku dochodowego są: przychody otrzymane nieodpłatnie w rozumieniu art. 12 ust. 1 pkt 2 w związku z nieodpłatnym otrzymaniem od gminy nieruchomości pod budowę ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 7 oraz stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*” | Na podstawie ustawy o CIT, co do zasady otrzymanie nieodpłatnego przysporzenia stanowi przychód podatkowy. Dotyczy to także nieodpłatnego otrzymania gruntu od gminy. W sytuacji, w których podmiot zainteresowany budową na danym terenie infrastruktury ładowania, otrzyma nieodpłatnie grunt od gminy na ten cel, może być zobowiązany do rozpoznania przychodu podatkowego z tego tytułu.  Wskazana bariera zniechęca potencjalnych inwestorów do rozbudowy infrastruktury ładowania, z uwagi na ryzyko konieczności rozpoznania przychodu podatkowego z tytułu nieodpłatnego otrzymania gruntu. Zatem, podmioty, które byłyby zainteresowane inwestycją w infrastrukturę ładowania, gdyby otrzymały wsparcie od gminu w postaci gruntu, mogą z tego powodu zrezygnować ze swojej inwestycji. Dotyczy to zarówno komercyjnych operatorów stacji ładowania jak i firm, które zamierzają wybudować ogólnodostępne stacje ładowania przy swoich zakładach. W konsekwencji, bariera ta wpływa negatywnie na tempo rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce.  Proponowane rozwiązanie  Proponujemy wprowadzić do katalogu zwolnień przedmiotowych w ustawie o CIT (art. 17) nowe zwolnienie, polegające na zwolnienia z CIT przychodów uzyskanych z tytułu nieodpłatnego świadczenia w postaci nieodpłatnego otrzymania gruntu od gminy (lub innej jednostki samorządu terytorialnego), przeznaczonego na budowę na nim infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych.  Zlikwidowanie ryzyka konieczności rozpoznania przychodu podatkowego w związku z otrzymaniem od gminy gruntu na budowę infrastruktury ładowania może zachęcić przedsiębiorców do podejmowania dialogu z gminami w celu realizacji wspólnych przedsięwzięć tym polu. Firmy bez ryzyka negatywnych konsekwencji podatkowych będą mogły podejmować inwestycje na gruntach przekazanych im nieodpłatnie przez gminę. Zachęta w postaci otrzymania gruntu może skłonić wiele podmiotów do zaangażowania się  w inwestycją polegająca na budowie stacji ładowania. Zlikwidowanie tej bariery pozwoli zwiększyć tempo rozwoju ogólnodostępnej sieci ładowania w Polsce. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Poza zakresem projektu. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w przepisach ustawyo podatku dochodowym od osób prawnych z dnia 15 lutego 1992 r.:  Zmienia się art. 16 ust. 1 pkt 49 nadając mu brzmienie:  „*Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: składek na ubezpieczenie samochodu osobowego w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota 150 000 zł (225 000 zł w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych) pozostaje do wartości samochodu przyjętej dla celów ubezpieczenia.”* | Przepisy ustawy o CIT nie przewidują preferencyjnego limitu w zaliczaniu do kosztów podatkowych składek na ubezpieczenie samochodu osobowego w przypadku aut elektrycznych  Przepisy ustawy o CIT przewidują, że do kosztów podatkowych nie można zaliczyć składek na ubezpieczenie samochodu osobowego w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota 150 000 zł pozostaje do wartości samochodu przyjętej dla celów ubezpieczenia. Dotyczy to wszystkich samochodów, w tym aut elektrycznych.  Na gruncie CIT, auta elektryczne korzystają z preferencyjnych limitów w zaliczaniu do kosztów podatkowych odpisów amortyzacyjnych oraz opłaty z tytułu leasingu, najmu oraz innych podobnych umów. Standardowy limit w obu ww. przypadkach wynosi 150 000 zł, natomiast auta elektryczne objęte są preferencyjnym limitem w wysokości 225 000 zł.  Wskazana bariera może zniechęcać firmy do elektryfikacji flot swoich pojazdów. O ile firma, w przypadku zakupu auta elektrycznego o wartości powyżej 150 000 zł, ale nie przekraczającej 225 000 zł, będzie mogła zaliczać do kosztów podatkowych całość odpisów amortyzacyjnych lub rat leasingowych (w części stanowiącej spłatę wartości samochodu będącego przedmiotem leasingu), składka ubezpieczeniowa w przypadku takiego auta w części byłaby limitowania w zaliczaniu do kosztów podatkowych.  Dla uzupełnienia dodajemy, że w świetle uzasadnienia projektu ustawy nowelizującej, która zmieniła przepis dotyczący limitowania w zaliczaniu do kosztów podatkowych składek na ubezpieczenie samochodu jak i interpretacji wydawanych przez organy podatkowe, limit ten dotyczy jedynie składek na ubezpieczenia dobrowolne, których wysokość uzależniona jest od wartości auta (np. AC). Nie dotyczy on składek na ubezpieczenia obowiązkowe (np. OC).  Proponujemy zlikwidowanie opisanej niekonsekwencji w zakresie preferencyjnego traktowania aut elektrycznych z perspektywy podatkowej poprzez zwiększeniu limitu w zaliczaniu do kosztów podatkowych składek na ubezpieczenie samochodu osobowego w przypadku aut elektrycznych do kwoty 225 000 zł. Wskazana zmiana byłaby spójna z preferencyjnymi regulacjami dotyczącymi amortyzacji oraz opłat leasingowych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Poza zakresem projektu. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w przepisach ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych:  Dodanie do art. 21 ust. 1 punktu 149) o następującym brzmieniu:  „Zwrot udokumentowanych wydatków poniesionych przez pracownika z tytułu ładowania służbowego samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) w miejscu zamieszkania.” | Brak przepisów regulujących kwestię możliwości rozliczenia się bezpodatkowo z pracownikiem z tytułu kosztów poniesionych przez niego w związku z ładowaniem samochodu elektrycznego w domu.  Fakt ten powoduje, że koszt ewentualnego ładowania elektrycznego samochodu służbowego w domu powinien ponosić pracownik z własnych środków lub ewentualny zwrot tych wydatków przez pracodawcę będzie stanowił dla niego dodatkowy przychód.  Powyższe może zniechęcać pracowników do użytkowania samochodów elektrycznych, które najlepiej na chwilę obecną ładować w miejscu zamieszkania przy dłuższym ich postoju.  Taka bariera może powodować, że:   1. Firmy nie będą chciały kupować do floty samochodów służbowych samochodów o napędzie elektrycznym; 2. Pracownicy nie będą chcieli ich używać ze względu na negatywny wpływ na ich wynagrodzenie netto.   W odniesieniu do powyższego, proponujemy wprowadzenie do ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych zwolnienia przedmiotowego do art. 21 wskazującego, że zwrot udokumentowanych wydatków poniesionych przez pracowników na ładowanie samochodu elektrycznego w domu byłby zwolniony z opodatkowania. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Poza zakresem projektu. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (tekst pogrubiony):  „§  2.  Koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być wyższe niż:  1) dla samochodu osobowego:  a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm3 - 0,5214 zł,  b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm3 lub **będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu** [**art. 2 pkt 12**](https://sip.lex.pl/#/document/18683445?unitId=art(2)pkt(12)&cm=DOCUMENT) **ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych** - 0,8358 zł, | Brak przepisów określających stawkę zwrotu za jeden kilometr przebiegu prywatnego samochodu elektrycznego używanego do celów służbowych.  Przepisami regulującymi tą kwestię są:  a) przepis ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych tj. art. art. 21 ust. 1 pkt 16, w którym jest określone zwalnianie od opodatkowania wydatki poniesione przez pracownika podczas podróży służbowej.  b) przepisy Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29.01.2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, które określają limity świadczeń związanych z podróżami służbowymi;  c) przepis ustawy o transporcie drogowym tj. art. 34a ust 2, na podstawie której wydane są przepisy określające stawkę za jeden kilometr przebiegu pojazdu;  d) przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy.  Mając na uwadze brak odniesienia w wyżej wymienionych przepisach do rozliczania przebiegu samochodu elektrycznego powoduje, że ewentualny zwrot kosztów dotyczących podroży służbowej samochodem elektrycznym może zostać uznany w całości za przychód pracownika podlegający opodatkowaniu.  W odniesieniu do powyższego, proponujemy zmianę *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy* poprzez dodanie informacji o koszcie używania pojazdów elektrycznych.  Zmiana ta wyjdzie naprzeciw podatnikom i wyjaśni kwestie rozliczania kosztów podróży wykonywanych samochodem elektrycznym, a z drugiej strony poprzez zmianę tylko i wyłącznie rozporządzenia wydanego na podstawie ustawy o transporcie drogowym, nie skomplikuje ona dodatkowo systemu rozliczeń podróży służbowych w firmach. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Poza zakresem projektu - dotyczy rozporządzenia. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w przepisach ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.  Dodanie do art. 12 ust. 2a punktu 3) o następującym brzmieniu:  „0 zł miesięcznie – dla samochodu będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.” | Brak jest przepisów regulujących kwestię ustalania przychodu z tytułu używania elektrycznego samochodu służbowego do celów prywatnych przez pracowników.  Obecny przepis ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych tj. art. 12 ust. 2a określający wartość pieniężną świadczenia przysługującego pracownikowi z tytułu wykorzystania samochodu służbowego do celów prywatnych ustala się w wysokości uzależnionej od pojemności silnika. Ponieważ samochody elektryczne nie posiadają pojemności silnika, na chwilę obecną wartość świadczenia w postaci używania służbowego samochodu elektrycznego do celów prywatnych należałoby ustalać na podstawie przepisów ogólnych tj. na podstawie cen rynkowych.  Taki sposób ustalania wartości świadczenia w postaci używania samochodu służbowego do celów prywatnych może być bardzo skomplikowany oraz powodować, że wartość takiego świadczenia byłaby niewspółmiernie wyższa do wartości doliczanej w przypadku samochodów spalinowych. Taka bariera może powodować, że:   1. Firmy nie będą chciały kupować do floty samochodów służbowych samochodów o napędzie elektrycznym; 2. Pracownicy nie będą chcieli ich używać ze względu na negatywny wpływ w postaci takiego świadczenia na ich wynagrodzenie netto.   W odniesieniu do powyższego, proponujemy wprowadzenie do ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych wskazanie, w art. 12 ust. 2a w/w ustawy, że wartość pieniężna świadczenia przysługującego pracownikowi z tytułu wykorzystania elektrycznego samochodu służbowego do celów prywatnych będzie wynosić 0 zł.  Mając na uwadze, że po wprowadzeniu takiej zmiany do przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, korzystanie z elektrycznego samochodu służbowego byłoby korzystniejsze dla pracowników niż korzystanie z samochodów spalinowych oraz nie nakładałoby na spółki dodatkowych obowiązków, w związku z czym w istotny sposób zachęcałoby do włączania samochodów elektrycznych do floty samochodów służbowych.  Preferencyjne rozwiązania w zakresie ustalania przychodu z tytułu używania elektrycznego samochodu służbowego do celów prywatnych przez pracowników funkcjonują w innych państwach Unii Europejskiej. Przykładowo, w Szwecji kwota ryczałtu doliczonego pracownikowi jest obniżona o 40% w stosunku do standardowej kwoty. Z kolei w Holandii redukcja wysokości przychodu jest uzależniona od emisji CO2 pojazdu, więc w przypadku elektrycznych aut służbowych przychód jest doliczany pracownikowi w najniższej możliwej wysokości. Preferencje w tym zakresie funkcjonują także w Belgii, Niemczech czy Portugalii. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Poza zakresem projektu. |
|  | Dodatkowe przepisy | Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  (PSPA) | Zmiana w przepisach ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych z dnia 15 lutego 1992 r.  Dodanie do art. 15c ust. 20 zdania o następującym brzmieniu:  „Dochodu wynikającego z udzielenia finansowania dłużnego na budowę ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 7 oraz stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie uwzględnia się przy obliczaniu przychodów i kosztów, o których mowa w ust. 1.” | Na podstawie ustawy o CIT podatnicy są obowiązani do wyłączania z kosztów uzyskania przychodów kosztów finansowania dłużnego w części określonej w ustawie (tzw. cienka / niedostateczna kapitalizacja). Do tych kosztów wliczają się m. in. odsetki od pożyczki. Do kosztów finansowania dłużnego dla potrzeb cienkiej kapitalizacji nie bierze się pod uwagę kosztów finansowania dłużnego wynikających z kredytów (pożyczek) wykorzystywanych do sfinansowania długoterminowego projektu z zakresu infrastruktury publicznej, który spełnia warunki określone w ustawie, tj.:  1) wykonawca projektu podlega opodatkowaniu w państwie członkowskim Unii Europejskiej;  2) aktywa, których projekt dotyczy, znajdują się całości w państwie członkowskim Unii Europejskiej;  3) koszty finansowania zewnętrznego są wykazywane dla celów podatkowych w całości w państwie członkowskim Unii Europejskiej;  4) dochody są osiągane w całości w państwie członkowskim Unii Europejskiej.  Przez długoterminowy projekt z zakresu infrastruktury publicznej uważa się projekt służący dostarczeniu, modernizacji, eksploatacji lub utrzymaniu znaczącego składnika aktywów, będący w ogólnym interesie publicznym.  Naszym zdaniem, powyższa definicja nie obejmuje projektów infrastrukturalnych związanych z budową stacji ładowania (wątpliwości budzi czy budowa takiej stacji jest w ogólnym interesie publicznym). Zatem, istnieje duże ryzyko, że koszty finansowania zaciągnięte na budowę stacji ładowania na gruncie obecnego stanu prawnego powinny być wliczane do limitu cienkiej kapitalizacji.  Wskazana bariera zniechęca potencjalnych inwestorów do budowy stacji ładowania. Nie wszyscy inwestorzy posiadają wystarczające środki własne, aby z nich finansować budowę stacji. O ile podmioty będące komercyjnymi operatorami stacji ładowania mogą liczyć się z tym, że finansowanie dłużne zaciągnięte w celu budowy stacji ładowania może stanowić główny składnik ich finansowania dłużnego, co przekłada się na limit niedostatecznej kapitalizacji, to bariera ta może być szczególnie zniechęcająca dla innych rodzajów podmiotów. Dotyczy to w szczególności firm, które na terenie własnego przedsiębiorstwa dla celów ładowania swojej floty pojazdów decydują się na budowę infrastruktury ładowania. Firmy te za pomocą finansowania dłużnego mogą finansować również inne obszary swojej działalności. Może mieć więc miejsce sytuacja, w której zaciągnięcie kolejnego finansowania, w tym na budowę stacji ładowania, może spowodować przekroczenie limitu niedostatecznej kapitalizacji. W konsekwencji, może to zniechęcić przedsiębiorców od inwestycji we własną infrastrukturę ładowania, a tym samym i w elektryfikację floty swoich pojazdów. Zatem, bariera ta wpływa negatywnie na tempo rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce.  Proponujemy wprowadzić do art. 15c ustawy o CIT drugie wyłączenie, które wprost by wskazywało, że przy obliczaniu limitu niedostarczonej kapitalizacji nie będzie brało się pod uwagę kosztów finansowania dłużnego zaciągniętego na realizację projektów infrastrukturalnych związanych z budową stacji ładowania.  W naszej ocenie takie rozwiązanie będzie zgodne z Dyrektywą Rady (UE) 2016/1164 z dnia 12 lipca 2016 r. ustanawiająca przepisy mające na celu przeciwdziałanie praktykom unikania opodatkowania, które mają bezpośredni wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego (tzw. dyrektywa ATAD), która uprawnia kraje członkowskie do uznawania niektórych projektów za projekty leżące w ogólnym interesie publicznym (art. 4 ust. 4 akapit 1).  Brak wliczania w limit niedostatecznej kapitalizacji kosztów finansowania dłużnego tego typu projektów może zachęcić komercyjnych operatorów stacji ładowania do rozbudowy sieci swoich ładowarek. Likwidacja tej bariery w pozytywny sposób powinna również wpłynąć na podmioty, który rozważają inwestycję we własną infrastrukturę ładowania. Dodatkowo, może również zachęcić niektórych przedsiębiorców do zakupu aut elektrycznych, ponieważ obecnie przed tą decyzją wstrzymuje ich konieczność korzystania z zewnętrznej infrastruktury ładowania. Zatem, w pierwszej kolejności likwidacja tej bariery pozwoli zwiększyć liczbę stacji ładowania w Polsce, co powinno następnie przełożyć się także na liczbę aut elektrycznych nabywanych w naszym kraju. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Poza zakresem projektu. |
|  | Art. 34 Ustawy o elektromobilności | ZARZAD OCZYSZCZANIA MIASTA  M. ST. WARSZAWY | Propozycja:  **Art. 34 dodaje się pkt 7 w brzmieniu**:  „Jednostek samorządu terytorialnego, realizujących statutowe (ustawowe) obowiązki związane z letnim i zimowym utrzymaniem dróg, polegające na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic tj. zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej tj. gołoledzi i usuwaniu śniegu”. | Zarząd Oczyszczana Miasta m.st Warszawy potwierdza stanowisko zawarte w piśmie nr:  IN-TS.0630.2.2020.MKE.75.MKE z 12.06.2020 r.  Jednostki samorządu terytorialnego realizujące zadania letniego i zimowego utrzymania dróg (LiZUD), podmiotowo należy wyłączyć z obowiązku stosowania się do „*Ueipa*”.  Podjęcie próby zdefiniowania, a zatem określenia i wyłączenia części samochodów ciężarowych realizujących prace „LiZUD” jest niemożliwe i niepraktyczne. Gdyż, jednoznaczne wskazanie w pojazdach wykorzystywanych w tego typu zadaniach ich funkcji i przeznaczenia (np. wpis w dowodzie rejestracyjnym „*zimowe utrzymanie dróg*” ), stanie się przyczyną całkowitego wykluczenia do wykonywania przez te jednostki sprzętowe innych robót/zleceń.  Tym samym, powyższe założenie okaże się błędne, ponieważ spowoduje nadmierny wzrost kosztów amortyzacji fizycznej i księgowej, co w konsekwencji doprowadzi do nieuzasadnionego wzrostu usług w ramach zadania letniego i zimowego utrzymania dróg. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencję wnioskodawcy  Dodano odpowiedni przepis. |
|  | Art. 68 ustawy o elektromobilności | ZARZAD OCZYSZCZANIA MIASTA  M. ST. WARSZAWY | Propozycja:  **po art. 68i dodaje się art. 68j w brzmieniu**:  „Przepisu art. 35. ust. 2 oraz art. 68. ust. 3 nie stosuje się do jednostek samorządu terytorialnego, które wykonują lub zlecają wykonywanie zadań publicznych, dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegające na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic tj. zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej tj. gołoledzi i usuwaniu śniegu”. | Jak w punkcie dot. Art. 34 Ustawy | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Zaproponowano brzmienie uwzględniające intencję wnioskodawcy  Dodano odpowiedni przepis. |
|  | Propozycja dodania | Biuro Mienia Miasta i Skarbu Państwa  Urzędu m.st. Warszawy | Proponuje się dodanie artykułu mówiącego o zmianach w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami poprzez dodanie w art. 37 ust 4a w pkt 1 lit. c w brzmieniu: „dzierżawcą nieruchomości jest operator ogólnodostępnej stacji ładowania, wyznaczony lub wyłoniony zgodnie z przepisami ustawy o elekromobilności i paliwach alternatywnych”. | Proponowany zapis powinien być spójny z przepisami ustawy o elektromobilności, w której wprost taki tytuł powinien zostać również wskazany, jako forma korzystania z gruntu przez OSŁ. | Uwaga nieuwzględniona.  Przepisy w zakresie mechanizmu interwencyjnego uległy zmianie. |
|  | Art. 36 UoE | IGKM/ZTM Poznań | 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493 oraz z 2020 r. poz. 400 i 462) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.  Dodanie:  **Art. 36 ust. 3**  **Przepisu art. 36 ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do podmiotu realizującego usługę, w ramach której dochodzi do wykonania zadania własnego gminny, której liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, powierzonego w ramach porozumienia międzygminnego, zaś usługa wykonywana na terenie jednostki samorządu terytorialnego powyżej 50 000 nie służy w przeważającej części jej mieszkańcom.** | Zmiana zapisu ma na celu umożliwienie zawarcia umowy bez wymaganego udziału autobusów zeroemisyjnych, z podmiotem, który w większości świadczy usługi poza obszarem JST o której mowa w art. 36. Są to linie komunikacyjne obsługujące gminę poniżej 50 000 mieszkańców i dowożące mieszkańców tej gminy do węzłów przesiadkowych (np. pętli tramwajowych) na terenie JST o której mowa w art. 36.  Flota pojazdów podmiotu, któremu została zlecona usługa w zdecydowanej większości użytkowana jest poza obszarem JST o której mowa w art. 36 i nie służy w przeważającej części jej mieszkańcom. | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Dodano odpowiedni przepis.  1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493 oraz z 2020 r. poz. 400 i 462) podmiotom, które łącznie zapewnią udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszący co najmniej 30%. |
|  | Uwaga ogólna | IGKM?ZTM Poznań | W uzasadnieniu z dnia 4 stycznia 2018 roku do projektu Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych możemy przeczytać, że celem wdrożenia tej regulacji jest „wzrost neutralności klimatycznej transportu oraz poprawa ekologiczności sektora transportu”. Wśród wymienionych paliw alternatywnych, będących substytutem dla paliw pochodzących z surowej ropy naftowej, w pierwszej kolejności wymieniono energię elektryczną. Mając na uwadze powyższe zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w nadchodzącej nowelizacji ustawy benefitów płynących z eksploatacji taboru tramwajowego, który zdecydowanie jest zeroemisyjny.  W wielu dużych miastach sieć tramwajowa jest podstawą systemu transportu publicznego, nie tylko w centrum ale również w oddalonych dzielnicach. Liczne zalety tego rodzaju transportu, w tym podkreślana przez nas bezemisyjność oraz duża zdolność przewozowa przemawiają za koniecznością jego utrzymania i dalszego rozwoju, co wymaga sporych nakładów finansowych. W efekcie całkowitego pominięcia tramwajów jako pojazdów zeroemisyjnych, duże ośrodki miejskie mogą mieć trudności w osiągnięciu wskaźników autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów, o których mowa w art. 68 Ustawy o elektormobilności i paliwach alternatywnych. Wnosimy zatem o uwzględnienie w nowelizacji ustawy korzyści wynikających z eksploatowania 15 systemów tramwajowych w Polsce, polegających na odpowiednim zmniejszeniu wymaganego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie autobusowej miast, które do świadczenia usług transportu publicznego wykorzystują również tabor tramwajowy.  Nie bez znaczenia jest również fakt, że budowa nowej linii tramwajowej i zakup dodatkowych tramwajów do jej obsługi są bardzo korzystne z ekologicznego punktu widzenia i przyczyniają się do zmniejszenia zanieczyszczenia w mieście, co jest jednym z głównych celów Ustawy. Dzieje się tak nie tylko z powodu pozyskania nowych pasażerów, którzy zrezygnują z podróżowania własnymi pojazdami spalinowymi, ale także ograniczenia liczby autobusów o napędzie konwencjonalnym wykorzystywanych do obsługi danego rejonu miasta. W tym wypadku, jedynym ułatwieniem w uzyskaniu wymaganego Ustawą udziału autobusów zeroemisyjnych dla miast rozwijających sieć tramwajową jest zmniejszenie ogólnej liczby autobusów od której liczony jest udział tych pojazdów. Uważamy, że jest to stanowczo zbyt mało, zwłaszcza w stosunku do ponoszonych nakładów inwestycyjnych na zakup i modernizację taboru tramwajowego. |  | **Uwaga uwzględniona kierunkowo.**  Proponujemy dodanie w art. 37 ust. 6 w następującym brzmieniu:  6. W analizie o której mowa w ust. 1 uwzględnić można korzyści z nowopowstających linii tramwajowych, których utworzenie skutkować będzie wycofaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej trasie. |
|  | Art. 68 ust. 2 UoE | Gmina Miasto Toruń | **Art. 68 ust. 2 –** datę **„1 stycznia 2022 r.”** zastępuje się datą **„1 stycznia 2023 r.”** | W dobie podejmowania przez gminy inicjatyw, które przeciwdziałać mają gospodarczym i społecznym skutkom COVID-19, wypełnienie obowiązku wynikającego  z tego artykułu nie stanowi dla wspólnoty samorządowej potrzeby pierwszego rzędu. Wobec tego zapewnienie, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w urzędzie obsługujących każdą gminę i powiat, gdzie liczba mieszkańców jest równa lub przekracza 50 000 w terminie określonym ustawą nie znajduje uzasadnienia. | **Uwaga** w zakresie zmiany terminu **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | Art. 68 ust. 3 UoE | Gmina Miasto Toruń | **Art. 68 ust. 3** datę **„1 stycznia 2022 r.”** zastępuje się datą **„1 stycznia 2023 r.”** | Sytuacja wszystkich podmiotów realizujących na zlecenie gmin zadania publiczne jest obecnie trudna. Borykają się one z problemami gospodarczymi. Walczą o pozostanie na rynku oraz  o utrzymanie miejsc pracy. Dodatkowe obciążenia finansowe, które przedsiębiorstwa musiałyby ponieść w roku przyszłym w celu wypełnienia wymogu określonego w tym artykule, zdecydowanie mogą pogorszyć ich sytuację finansową. Mogą również skutkować podniesieniem kosztów realizacji zadań publicznych, co z kolei odbić się może niekorzystnie na budżetach gmin i powiatów, gdzie liczba mieszkańców jest równa lub przekracza 50 000. | **Uwaga** w zakresie zmiany terminu **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | Art. 68 ust. 4 UoE | Gmina Miasto Toruń | **Art. 68 ust. 4 pkt 1)** datę **„1 stycznia 2021 r.”** zastępuje się datą **„1 stycznia 2022 r.”**  **Art. 68 ust. 4 pkt 2)** datę **„1 stycznia 2023 r.”** zastępuje się datą**„1 stycznia 2024”**  **Art. 68 ust. 4 pkt 3)** datę **„1 stycznia 2025 r**.” zastępuje się datą **„1 stycznia 2026 r.”** | Wprowadzone ograniczenia mające na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się epidemii COVID-19, spowodowały w roku bieżącym istotne, negatywne skutki dla komunikacji publicznej. Szczególnie zauważalne jest pogorszenie się sytuacji ekonomicznej firm świadczących na rzecz gmin i powiatów te usługi. Pozostawienie obowiązku zapewnienia przez jednostki samorządu terytorialnego udziału autobusów zeroemisyjnych w odpowiednich wartościach procentowych,  w ustalonych w ustawie terminach, z pewnością spowoduje wzrost kosztów świadczonych usług przez przewoźników, co z kolei skutkować będzie przeniesieniem ich na użytkowników korzystających z komunikacji publicznej. Sytuacja taka, w czasie pogarszania się wydolności finansowej członków wspólnoty samorządowej i przewidywanych mniejszych dochodów jednostek samorządu terytorialnego, jest niedopuszczalna. | **Uwaga** w zakresie zmiany terminu **nieuwzględniona**.  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | Art. 76 ust. 2 UoE | Gmina Miasto Toruń | **Art. 76 ust. 2** datę **„31 grudnia 2021 r.”** zastępuje się datą„**31 grudnia 2022 r.”** | proponowana zmiana terminu jest konsekwencją korekty zapisów ustawy zaproponowanej w punkcie 2 niniejszego stanowiska. Umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1), nie mogą wygasnąć z mocy prawa w terminie 31 grudnia 2021 r. określonym ustawą, jeżeli zmieni się termin realizacji obowiązku wykorzystania użytkowanych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przy wykonaniu tych zadań, na dzień 1 stycznia 2023 r. | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 86 pkt 3 UoE | Gmina Miasto Toruń | **Art. 86 pkt 3)** datę **„1 stycznia 2025 r.”** zastępuje się datą **„1 stycznia 2026 r.”** | Proponowana zmiana terminu jest konsekwencją zmian zapisów ustawy zaproponowanych w punktach 2 i 3 niniejszego stanowiska i wprowadza nowy termin wywiązania się jednostek samorządu terytorialnego z obowiązków określonych w art. 35 ust. 1 i 2. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Z uwagi na konieczność poprawy jakości powietrza wymiana floty jest niezbędna. Dodatkowo wskazany termin jest znany od 2018 r. |
|  | Uwaga ogólna | Fundacja „Pro Kolej” | W opinii Fundacji „Pro Kolej”, w przedłożonym materiale wyodrębnić można dwie zasadnicze grupy problemów. Należą do nich: 1. generalny brak odniesień od sektora kolejowego – w tym odwołania do ustawy dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – i wyłączenie go z zaproponowanych w ustawie narzędzi promowania transportu niskoemisyjnego, 2. Pominięcie w przepisach ustawy pojazdów innych niż samochodowe, a tym samym pozostawienie luki w zakresie podstaw prawnych do wprowadzania napędu wodorowego w transporcie szynowym (charakterystyka pojazdów, charakterystyka stacji tankowania, normy i wymogi z zakresu bezpieczeństwa). |  | Uwagi o charakterze ogólnym – brak możliwości uwzględnienia. |
|  | Uwaga ogólna | Fundacja „Pro Kolej” | W tym kontekście pominięcie w ustawie o elektromobilności powinny się znaleźć rozwiązania takie jak wprowadzenie zerowej stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej bądź powiązanie stawek z klasą emisji, preferencje podatkowe w zakresie amortyzacji nisko- i zeroemisyjnych pojazdów kolejowych oraz ułatwienia w procedurach planowania i projektowania punktów ładowania lokomotyw i zespołów trakcyjnych napędzanych wodorem. |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  **Poza zakresem projektu.** |
|  | Art. 2 pkt 15 UoE | Fundacja „Pro Kole | wnosimy o uwzględnienie w przepisach odpowiednich regulacji dla stacji tankowania oraz pojazdów innych niż samochodowe. W tym celu należy usunąć z art. 2 pkt 15) zwrot „samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym” i rozszerzyć tę oraz powiązane definicje na wszystkie pojazdy wskazane w Strategii w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu. |  | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Art. 12 ust. 7 | PZFD  Polski Związek Firm Deweloperskich | Postulujemy zmianę minimalnej mocy przyłączeniowej punktów ładowania z 3,7 kW do 3 kW.  Propozycja brzmienia przepisu:  „Art. 12. ust. 7. Budynki użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne wielorodzinne, usytuowane w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, oraz związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe, projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania. Minimalna moc przyłączeniowa wynosi:  a) 3,7 kW dla budynków użyteczności publicznej  b) 3 kW dla budynków mieszkalnych wielorodzinnych | Obecnie obowiązujące przepisy nakazują inwestorowi projektować stanowiska postojowe, tak, aby zapewnić możliwość przyszłego wyposażenia tych stanowisk w punkty ładowania. Ustawa określa w tym celu minimalną moc przyłączeniową.  Proponujemy, aby w odniesieniu do budynków mieszkalnych – minimalną moc przyłączeniowa wynosiła 3 kW.  Taki obwód, umożliwia naładowanie baterii o pojemności 30kWh w ciągu 10h (np. w nocy). To z kolei, pozwala użytkownikowi samochodu elektrycznego na swobodną, codzienną eksploatację i pokonanie dystansu liczącego około 200km.  Obecne regulacje (min. moc przyłączeniowa na poziomie 3,7 kW) znacznie zwiększają koszty eksploatacji punktu ładowania. Jednocześnie, w stosunku do gniazda jednofazowego o napięciu 230V z zabezpieczeniem 16A., moc na poziomie 3,7 kW oferuje minimalny skok wydajności, co każe kwestionować racjonalność istniejących rozwiązań. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Zostały wydane już przepisy wykonawcze. Rozporządzenie w tym zakresie zostało przekazane do notyfikacji technicznej. |
|  | Uwaga ogólna do Projektu | Pracodawcy RP |  | Mając na uwadze wypracowaną przez Komisję Europejską, Strategię w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, która zakłada Plan działania do 2030 roku (dalej „Strategia”) pragniemy wskazać, że ww. dokument obejmuje również transport kolejowy.  W punkcie 4 Strategii „Pobudzanie popytu i zwiększanie produkcji” wskazano:  *„Pociągi napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi mogłyby zostać wprowadzone na innych nadających się do tego trasach komercyjnych linii kolejowych, których elektryfikacja jest trudna lub nieopłacalna. Obecnie bowiem około 46 % połączeń głównych jest w dalszym ciągu obsługiwanych przy pomocy technologii Diesla. Niektóre zastosowania wodorowych ogniw paliwowych w kolejnictwie (np. zespoły trakcyjne) są już teraz konkurencyjne pod względem kosztów w stosunku do technologii Diesla.”*  *Link do Strategii:*  <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0301>  W związku z powyższym proponujemy uwzględnić w Projekcie możliwość funkcjonowania stacji do tankowania wodorem (również w kontekście wszystkich regulacji w Projekcie powiązanych z  wodorem) **pojazdów innych niż samochodowe.** Powyższe stanowisko, dodatkowo wzmacnia inicjatywa Ministerstwa Środowiska i Klimatu z lipca 2020 r.  Przedsiębiorstwa energetyczne są stroną listu intencyjnego obok innych przedstawicieli spółek sektora energetycznego i  transportowego o ustanowieniu partnerstwa na rzecz budowy gospodarki wodorowej i zawarcia sektorowego porozumienia wodorowego. Budowa „Strategii Wodorowej Polski do 2030 r.” jest podstawowym celem listu intencyjnego, w tym wdrożenie wodoru jako paliwa transportowego. Ponadto w liście intencyjnym wskazano na przygotowanie nowych regulacji dla rynku wodoru – rozumiemy, że m.in. niniejszy Projekt po części realizuje te cele, poniżej link do komunikatu:  <https://www.gov.pl/web/klimat/podpisanie-listu-intencyjnego-o-ustanowieniu-partnerstwa-na-rzecz-budowy-gospodarki-wodorowej> | **Uwaga uwzględniona.** |
|  | Dodanie definicji do art.2 Projektu | Pracodawcy RP | Pojazd użytkowany przy wykonywaniu zadania – oznacza pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przeznaczony do przewozu osób lub towarów, **bezpośrednio dedykowany do wykonania usługi.** | W związku z różną interpretację definicji: Pojazd użytkowany przy wykonywaniu zadania wskazaną w  art. 68 ust. 3 oraz proponowaną definicję w art. 68d pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową, proponujemy ujednolicić wyżej opisane pojęcia i wprowadzić jedną definicję.  Powyższe jest związane z treścią definicji pojazdów uczestniczących w realizacji zamówienia takich jak maszyny budowlane, ponieważ np. koparki, spychacze odpowiadają definicji pojazdu z Ustawy, natomiast technologicznie nie mogą zostać samochodem o napędzie elektrycznym/napędzanym paliwem alternatywnym, stąd postulat jednoznacznego wskazania, że wymóg nie dotyczy tego typu pojazdów.  Zwrot „bezpośrednio dedykowany do wykonania usługi” jasno wskazuje, jakiego rodzaju pojazdy powinny być wliczane do udziału floty pojazdów elektrycznych i o napędzie alternatywnym.  Ponadto brak proponowanego doprecyzowania definicji, spowoduje że nadal nie będzie jasne w jaki sposób liczyć np. 10 % pojazdów uczestniczących w realizacji zamówienia w przypadku w którym w  realizacji zamówienia uczestniczą np. 3 samochody. Doprecyzowując powyższe kwestie, można wskazać minimalną liczbę pojazdów (co najmniej 10) od której liczony jest obowiązek spełnienia ww. wymogów Ustawy. | **Uwaga nieuwzględniona**  Brak potrzeby dodawania definicji gdyż art. 68 ust. 3 czytelnie określa o jakie zadania chodzi. |
|  | Art. 68 ust. 3 | Pracodawcy RP | doprecyzowanie | Art. 68 ust. 3 Ustawy wprowadza obowiązek aby jednostka samorządu terytorialnego („**JST**”) wykorzystywała w wykonywaniu zadań publicznych własnych lub zleconych samochody z napędem elektrycznym lub alternatywnym. Taki obowiązek dotyczy zarówno wykonawców tych zadań publicznych, jak również jest już przenoszony przez wykonawców na podwykonawców / dostawców / usługodawców w umowach podwykonawczych. Obowiązek ten powodować będzie zwiększenie wartości składanych ofert, a w przypadku podwykonawców zadań publicznych (np. zadań budowlanych), którzy są małymi przedsiębiorcami lub mikro przedsiębiorcami będzie stanowiło ogromną przeszkodę w zawieraniu umów podwykonawczych. Wykonawcy umów będą ponadto oczekiwali zmiany zasad wynagradzania w celu pokrycia kosztów niezbędnych inwestycji (zakup pojazdów elektrycznych, infrastruktury ładowania).  Nasze wątpliwości w tym aspekcie budzi również interpretacja art. 68 ust. 3 w kontekście wymogu udziału % pojazdów z napędem elektrycznym lub alternatywnym tj. czy % udziału liczony jest wyłącznie do danego, konkretnego zadania zleconego wykonywanego przez OSD (zleconego przez np. JST), czy w danym zadaniu % udziału pojazdów liczony jest do całej posiadanej floty pojazdów przez Spółkę, ze względu na fakt, że tylko OSD może to zadanie wykonać.  Niejasna jest definicja pojęcia wskazana w art. 68 ust. 3 wprowadzająca wymóg aby procentowy udział pojazdów elektromobilnych „*we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania*” wynosił co najmniej 10%. Brakuje również doprecyzowania czy do podstawy określenia udziału % wchodzą pojazdy podwykonawców, usługodawców i dostawców.  Zwracamy również uwagę, na brak doprecyzowania w zakresie tytułu prawnego pojazdów. Projekt nie precyzuje nadal czy do % udziału floty można zaliczać pojazdy, które wykonawca może użytkować na podstawie umowy leasingu lub najmu.  Należałoby również określić minimalny czas realizacji zamówienia (np. Umowa miałaby trwać co  najmniej 1 rok dla GW i co najmniej 6 miesiące dla podwykonawcy) w którym wymagany będzie % udział pojazdów.  W nawiązaniu do powyższego, postulujemy zwiększenie progu wartości zamówień (zaproponowano 130.000 zł) na podstawie którego podmiot realizujący zobligowany byłby do stosowania przepisów Ustawy. Proponujemy, aby dostosować wartość zamówień do progów unijnych. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Brak możliwości wskazania innych progów niż obowiązujące w ustawie prawo zamówień publicznych. |
|  | Art. 76 | Pracodawcy RP | doprecyzowanie | Zwracamy uwagę na bardzo niekorzystny zapis transponowany przez JST do umów z wykonawcami i  podwykonawcami, który opiera się na brzmieniu art. 76 Ustawy, a który wprowadza automatyczne wygaśnięcie umów z podmiotami które nie zapewniają dostępu do samochodów elektrycznych i  napędzanych paliwem alternatywnym. Sankcja ta może powodować bardzo poważne konsekwencje ekonomiczne i organizacyjne zarówno dla samych organów, jak i wykonawców zlecanych przez nich zadań. Jedną z fundamentalnych zasad Ustawy PZP jest niezmienność i trwałość takich umów, natomiast ta sankcja zaprzecza tej zasadzie.  Wobec wprowadzenia definicji Zamawiającego w nowelizacji Ustawy, nie jest jasne czy sankcja nieważności dotyczy tylko umów zawieranych przez podmioty wskazane w art. 76, czy też dotyczy również wszelkich innych Zamawiających którzy wymagają wprowadzenia określonych wymagań dotyczących elektromobilności w nowym art. 68a i następne Ustawy.  W celu zobrazowania problemu, poniżej przedstawiamy przykładowy zapis do umowy z  podwykonawcą:  „1.   Podwykonawca oświadcza, iż od dnia 1 stycznia 2022 r. udział pojazdów elektrycznych  lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów przy wykonywaniu zamówienia, będzie wynosił co najmniej 10 % zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2020 r., poz. 908 ze zm.) i ewentualnych jej zmianach.  2.   Podwykonawca, nie później niż do 1 grudnia 2021 r.  zobowiązany jest przedstawić Wykonawcy wykaz floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zamówienia (ilość, nr rejestracyjne pojazdów ze wskazaniem (%) udziału pojazdów elektrycznychlub pojazdów napędzanych gazem ziemnym).  3.   W razie nie wykonania przez Podwykonawcę obowiązku określonego w ust. 1 **umowa wygasa** w związku z obowiązywaniem Zamawiającego art. 76 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.  4.   Podwykonawca od 01.01.2022 r. na każde żądanie Wykonawcy zobowiązuje się składać pisemne oświadczenie o wykorzystywanej flocie pojazdów przy realizacji zadań zleconych niniejszą umową, które zawierać będzie informację nt. łącznej ilości pojazdów, w tym łącznej ilości pojazdów określonych ustawą wskazaną w ust. 1, wraz z informacją nt. numeru rejestracyjnego.  5.   **Brak złożenia pisemnego oświadczenia w wyznaczonym terminie może zostać potraktowane przez Wykonawcę jako niespełnienie wymogu przedmiotowej ustawy o elektromobilności i  paliwach alternatywnych.**  6.   Przedłożenie oświadczenia, o którym mowa powyżej, nie wyłącza uprawnienia Wykonawcy do weryfikacji spełnienia ww. wymogu w sposób wybrany przez Wykonawcę, w szczególności poprzez żądanie okazania pojazdów.” | **Uwaga częściowo uwzględniona.** Termin wygaśnięcia umów przesunięty o rok. |
|  | Dodanie Art. 1 pkt 7b) | **PGNiG S.A.** | Dodanie art. 1 pkt 7b Projektu  w następującym brzmieniu:  „**Art. 22 otrzymuje brzmienie:**  ***1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu  i zawiera z nim umowę na świadczenie usług tankowania i prowadzenie stacji gazu ziemnego*.**  ***2. W przypadku braku możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z ust. 1, funkcję operatora stacji gazu ziemnego pełni przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Przez brak możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z ust. 1 rozumie się przeprowadzenie dwóch postępowań o udzielenie zamówienia  i unieważnienie ich w przypadku braku wyboru wykonawcy***”. | Na podstawie przeprowadzonego badania rynku poprzedzającego postępowanie, zgodnie z wymogami Ustawy, w celu zawarcia umowy koncesji na usługę tankowania gazu ziemnego i prowadzenia stacji gazu ziemnego w technologii CNG i/lub LCNG, powstał problem w pozyskaniu wykonawców. Z uwagi na istniejące problemy praktyczne, warto rozważyć proponowaną zmianę art. 22 ust. 1 Ustawy. Zmiana ta wprowadza możliwość przeprowadzenia przetargów niepublicznych spełniających oczekiwania rynku, które pozwoliłyby na konkurencyjny  i transparentny wybór operatorów oraz wzrost konkurencyjności na rynku CNG, a tym samym obniżenie kosztów prowadzenia stacji.  W zakresie propozycji dotyczącej zmiany art. 22 ust. 2, należy wyjaśnić, że wynika ona z konieczności doprecyzowania brzmienia przepisu. Wskazanie liczby przetargów, których przeprowadzenie jest wymagane do uznania, że brak jest możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z art. 22 ust. 1 pozwoli na wybór operatora do czasu uruchomienia stacji gazu ziemnego. Należy zauważyć, że dwukrotne przeprowadzenie postępowania pozwoli na konkurencyjny wybór operatora. Wprowadzenie przedmiotowej zmiany wprowadziłoby większą pewność prawną dla działań OSD. | **Uwaga uwzględniona** |
|  | Dodanie Art. 1 pkt 18a) | **PGNiG S.A.** | Dodanie art. 1 pkt 18a Projektu  w następującym brzmieniu:  „**art. 60 ust. 2 otrzymuje brzmienie:**  ***2. Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych  w gminach do dnia ~~31 marca~~ 30 września 2021 r. wynosi co najmniej: (…)*”**. | Należy rozważyć możliwości ponownego przesunięcia terminu osiągnięcia celu minimalnej liczby punktów tankowania CNG. Termin na wybudowanie i oddanie do użytku stacji CNG do 31 marca 2021 r., wydłużony art. 63 ustawy z dnia 19 czerwca 2020 r. o dopłatach do oprocentowania kredytów bankowych udzielanych przedsiębiorcom dotkniętym skutkami COVID-19 oraz  o uproszczonym postępowaniu  o zatwierdzenie układu w związku  z wystąpieniem COVID-19 może okazać się niewystarczający. Zahamowana  w okresie ograniczenia działalności gospodarka, w tym obszar usługowo-budowlany (również produkcja niezbędnych komponentów), charakteryzuje się powolnym powrotem do normalnego trybu prowadzenia działalności. Obecnie realizowane są wstrzymane w okresie wiosennym zobowiązania, co negatywnie wpływa na bieżący łańcuch dostaw niezbędnych urządzeń i usług wykonawczych. W efekcie możliwe są dalsze opóźnienia, a tym sam zagrożenie realizacji ustawowego obowiązku w zakresie minimalnej liczby punktów tankowania CNG. Należy zauważyć, że do głównych ryzyk inwestycyjnych w tym zakresie należy zaliczyć:  a) opóźnienie dostaw sprzętu oraz budowy stacji CNG spowodowane zamknięciem fabryk, w przypadku dostaw zagranicznych również zamknięcie granic ze względu na stan epidemii wirusa SARS-CoV-2 (wpływające liczne wnioski  o aneksowanie terminów zakończenia inwestycji od wykonawców),  b) ograniczone kontakty bezpośrednie  z wykonawcami z uwagi na stan epidemii,  c) opóźnienie w pozyskaniu praw do nieruchomości (brak możliwości kontaktów bezpośrednich z uwagi na stan epidemii),  d) opóźnienie postępowań przetargowych na budowę stacji CNG/LCNG z uwagi na obawy wykonawców spowodowane stanem epidemii,  e) bardzo małe zainteresowanie wykonawców postępowaniami przetargowymi na budowę stacji CNG oraz dominacja jednego podmiotu, która może budzić obawy co do możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych do zrealizowania w jednym czasie tak wielu inwestycji, tym samym niesie za sobą ryzyko niezrealizowania programu w ustawowym terminie,  f) konieczność powtórzenia kilku postępowań przetargowych na zaprojektowanie i budowę stacji CNG  z uwagi na konieczność zwiększenia wydajności sprężarek z 60m3/h do 300 m3/h,  g) brak zainteresowania wykonawców postępowaniami przetargowymi na budowę dwóch stacji LCNG i zawyżone kwoty ofertowe. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Obecne przepisy wynikają z implementacji dyrektyw Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i brak jest możliwości ich zmiany na obecnym etapie. |
|  | Uwaga ogólna  Przesłano po terminie zgłaszania uwag dnia 25.01.2021 r. | BMW Sport : Strona główna (bmw-sport.pl) | Uwagi dotyczące stref czystego transportu | Strefy czystego transportu powinny zostać wykreślone z ustawy całkowicie. Nie spełniają one i nie spełnią założonej roli, ponieważ już dziś samochody nie są istotnym elementem zanieczyszczenia powietrza, czego dowiódł raport NIK z 2019r oraz okres pandemii. | **Uwaga nieuwzględniona.**  Rozwiązanie to jest stosowane w większości krajów europejskich. Zaproponowano nowe brzmienie przepisów. |
|  | Uwaga ogólna  Przesłano po terminie zgłaszania uwag dnia 01.02.2021 r. | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie | Uwagi dotyczące międzymiastowych autobusowych przewozów regionalnych | Zapisy dotyczące obowiązku posiadania pojazdów zeroemisyjnych w transporcie autobusowym innym niż miejski są niemożliwe do zrealizowania przez przedsiębiorców. | **Uwaga nieuwzględniona**  Z uwagi na obowiązujące regulacje prawne implementacja dyrektywy jest konieczna. |
|  | Uwaga ogólna  Przesłano po terminie zgłaszania uwag dnia 15.01.2021 r. | Gazeo.pl - Portal użytkowników LPG | Uwagi dotyczące uprawnień dla pojazdów napędzanych gazem LPG na wjazd do stref czystego transportu. | Wykreślenie z projektu możliwości dopuszczenia do stref czystego transportu wszystkich samochodów zasilanych LPG uważamy za bardzo szkodliwe i dyskryminujące to uznane w Europie i na świecie ekologiczne paliwo. Dopuszczenie samochodów z LPG (według pewnych kryteriów) do stref czystego transportu wzmocni ekologiczne zachowania tej części społeczeństwa, której nie stać jeszcze na samochody elektryczne i będzie stanowić naturalny etap przejściowy pomiędzy samochodami benzynowymi i elektrycznymi. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zgłoszonymi licznymi uwagami pojazdy zasilane gazem LPG nie otrzymają uprawnień na wjazd do strefy. |
|  | Uwaga ogólna  Przesłano po terminie zgłaszania uwag dnia28.01.2021 r. | Landi Renzo Polska Sp. z.o.o. | Uwagi dotyczące uprawnień dla pojazdów napędzanych gazem LPG na wjazd do stref czystego transportu. | Zamknięcie stref czystego transportu dla innych ekologicznych samochodów niż elektryczne, zdestabilizuje życie społeczne i gospodarcze. Drastycznie wpłynie na wzrost koszt transformacji energetycznej w Polsce, wyeliminuje dużą część społeczeństwa z możliwości posiadania ekonomicznego i ekologicznego samochodu LPG lub transformacji obecnie posiadanego benzyna/diesel, na bardziej ekologiczny gaz LPG | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zgłoszonymi licznymi uwagami pojazdy zasilane gazem LPG nie otrzymają uprawnień na wjazd do strefy. |
|  | Uwaga ogólna  Przesłano po terminie zgłaszania uwag dnia10.02.2021 r. | Stowarzyszenie,,Lubię Miasto” | Uwagi dotyczące uprawnień dla pojazdów napędzanych gazem LPG na wjazd do stref czystego transportu. | -Powrócić do rozwiązania dającego prawo wjazdu do stref dla pojazdów napędzanych LPG.  - Zrezygnować ze Stref czystego transportu aby nie narażać obywateli na koszty. | **Uwaga nieuwzględniona.**  W związku ze zgłoszonymi licznymi uwagami pojazdy zasilane gazem LPG nie otrzymają uprawnień na wjazd do strefy.  Rozwiązanie to jest stosowane w większości krajów europejskich. Zaproponowano nowe brzmienie przepisów. |

Załącznik 1

Klasyfikacja stref czystego transportu

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Klasa strefy** |  | **Minimalna norma emisyjna, jaką musza spełniać pojazdy poruszające się po strefie** | | | | |
| **Pojazdy dwukołowe, trójkołowe i niektóre pojazdy czterokołowe (kategoria L)** | **Pojazdy z silnikiem o zapłonie iskrowym, w tym zasilane gazem ziemnym oraz LPG (kategorie M1, M2, N1)** | **Pojazdy z silnikiem o zapłonie samoczynnym**  **(kategorie M1, M2, N1)** | **Pojazdy ciężarowe (o DMC >3,5 ton) oraz autobusy z silnikiem o zapłonie samoczynnym**  **(kategorie M3, N2, N3)** | **Pojazdy ciężarowe (o DMC >3,5 ton) oraz autobusy zasilane CNG**  **(kategorie M3, N2, N3)** | **Pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem oraz autobusy zeroemisyjne** |
| **I (czerwona)** | Euro 1  (wyprodukowane po  17 czerwca 1999) | Euro 2  (wyprodukowane  po 1 stycznia 1997 roku) | Euro 4  (wyprodukowane  po 1 stycznia 2006 roku) | Euro IV (wyprodukowane po 01.10.2005) | Euro III (wyprodukowane po | Bez ograniczeń |
| **II (pomarańczowa)** | Euro 2  (wyprodukowane po  1 kwietnia 2004) | Euro 3  (wyprodukowane  po 1 stycznia 2001 roku) | Euro 5  (wyprodukowane  po 1 stycznia 2011 roku) | Euro V (wyprodukowane po 01.10.2008) | Euro IV (wyprodukowane po 01.10.2005) | Bez ograniczeń |
| **III (żółta)** | Euro 3  (wyprodukowane po  1 stycznia 2006 roku) | Euro 4  (wyprodukowane  po 1 stycznia 2006 roku) | Euro 6  (wyprodukowane po 1 stycznia 2014 roku) | Euro VI (wyprodukowane po 01.10.2013) | Euro V (wyprodukowane po 01.10.2008) | Bez ograniczeń |
| **IV (niebieska)** | Euro 4  (wyprodukowane po 1 stycznia 2016 roku) | Euro 5  (wyprodukowane po 1 stycznia 2011 roku) | Zakaz poruszania się | Zakaz poruszania się | Euro VI (wyprodukowane po 01.10.2013) | Bez ograniczeń |
| **V (zielona)** | Zakaz poruszania się | Zakaz poruszania się | Zakaz poruszania się | Zakaz poruszania się | Zakaz poruszania się | Bez ograniczeń |

1. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Dz.U. z 2020 r., poz. 908 t.j. z dnia 2020.05.22. [↑](#footnote-ref-1)
2. [↑](#footnote-ref-2)
3. [↑](#footnote-ref-3)
4. [↑](#footnote-ref-4)
5. [↑](#footnote-ref-5)
6. [↑](#footnote-ref-6)
7. [↑](#footnote-ref-7)
8. [↑](#footnote-ref-8)
9. [↑](#footnote-ref-9)
10. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, Dz.U. 1997 Nr 54, poz. 348, t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 833. [↑](#footnote-ref-10)
11. [↑](#footnote-ref-11)